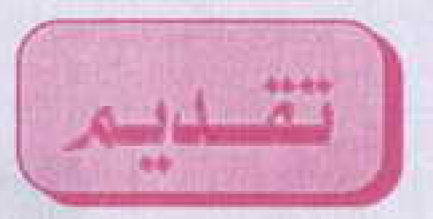
حدث بالفعل 3

مطاردات فى أعالى البحار

تحرير

[illegible]لال عبد الفتاح





هذه المجموعة الجديدة من الكتب ، تتضمن فكرة طازجة تمامًا لم يسبق تناولها ، والتى سوف يشترك فى تنفيذها نخبة متميزة من الكتاب والمؤلفين .

كل كتاب من هذه المجموعة يتضمن طائفة متماثلة من الأحداث لنفس الموضوع ، وبعنوان موحد للكتاب ، وتحت اسم شامل « حدث بالفعل » . وكل واقعة تنسب إلى مؤلفيها أو كاتبيها أو أصحابها الأصليين ، ومن مصادر مختلفة تتناول نفس الحدث . سواء أكانت تحريرًا مختصرًا عن كتب ، أو فقرات أو فصول منها . أو إعدادًا بتصرف عن مجلات أو صحف أو دوريات ، أو تأليفًا عن مصادر وأبحاث متعددة ومتباينة ، حول نفس الموضوع وبلغات مختلفة . مع ذكر المصادر المتعددة فى نهاية كل موضوع ، أو من خلاله ، أو فى نهاية كل كتاب بأصولها الأجنبية . وقد روعى كتابة المصطلحات والأسماء والأماكن والمعلومات بأصلها الصحيح ، لسهولة الرجوع إليها . مع الكثير من الإضافات لتفسير معانى المفردات ومواقع الأماكن ، ومدلول المصطلحات ، وظواهر الأحداث وحكمة الحياة أو غيرها . وكتابة جميع الأعداد بالأشكال العربية ، والتى تعرف حاليًا بالأرقام الأوروبية ، منعًا للاختلاط وزيادة الدقة ، كما تم إضافة الصور والموتيفات المناسبة لكل موضوع ، والمنطبقة تمامًا مع كل حدث ، كضرورة مهمة للارتقاء بالعرض ، والتميز فى التقديم دون منافسة .

وقد بُذل الكثير من الجهد والعناية فى إخراج وإعداد وطبع كل كتاب ، ليظهر بطريقة لائقة ومتميزة تمامًا . حتى يمكن أن تشكل هذه المجموعة من الكتب إضافة متألقة للثقافة المصرية والعربية .

حمدى مصطفى

المؤسسة العربية الحديثة

مقدمة المحرر

يقدم هذا الكتاب ـ ضمن مجموعة مثيرة من الكتب ـ وقائع حقيقية ، وأحداثًا صادقة حدثت بالفعل من واقع الحياة . هى دراما من مجرى الحياة تشكل مأزقًا واقعيًا يندر حدوثه ، أو تجربة إنسانية حية تضاف إلى تصرفات الأقدار المتراكمة ، أو أفكارًا وآراء ومعتقدات جديدة نتجت عن خبرات شخصية ، أو اكتشافات مثيرة ، أو تطورات حديثة ، أو حتى حادثًا غريبًا ليس له أى تفسير علمى على الإطلاق .

هى إذن ملح الحياة ، وثمرة التجارب ، وحصيلة العمر . وتكشف بتلقائية شديدة عن معدن الإنسان وأصالته ، وتظهر الصفات النبيلة فى شخصيته . وتبلور الحكمة الكامنة فى مجابهة المصاعب والشدائد ، وتلقى الضوء على القوة الكامنة الهائلة داخل كل إنسان . والتى يستمدها من قوة الإيمان ، واحترام الذات ، والوعى الكامل بالوجود ، ودوره فى الحياة ، ومدى تمسكه بالمثل والقيم والفطرة السليمة . حتى يصبح إنسانًا عظيمًا بحق ، فليس هناك طريق مختصر غير ذلك .

والهدف منها ـ بجانب التسلية والمعرفة ومتعة القراءة ـ فتح آفاق جديدة إلى عالم واقعى زاخر بالأحداث ، ويموج بالحركة ، ويتفاعل بالتغيير .

أيضًا الاطلاع على تجارب الآخرين وأفكارهم فيما يعرض عليهم ، وأساليبهم فى مواجهة محن الحياة ، وتحريك روح المغامرة

والاستكشاف والتساؤل والبحث عن المجهول ، وتلمس النبع الصافى من الخيال المبدع الذى يتميز به الإنسان دون كل المخلوقات . واستدعاء كل المعانى الجميلة من التضحية والفروسية والنبالة والسمو . وإعلاء القيم الأصيلة التى تمثل جوهر الإنسان ، وسبب وجوده على الأرض ، وكيف يمكن للمرء أن يتصرف إذا ما صادفه موقف مشابه ، أو حتى أن يقيّم سلوكيات الآخرين وأقوالهم بمعيار الإنصاف والشرف والجلال ، فضلا عن الكثير من المعلومات العلمية أو النادرة أو الغريبة التى يتضمنها نسيج كل حدث أو موضوع ، بلا إقحام .

كما تشير على المرء ألا يلتصق كثيرًا بالماديات على حساب المعنويات ، فما لهذا خلق الإنسان . أيضًا ترشده إلى استكشاف القواعد أو القوانين التى تحرك الحياة وتضبطها فى كل مجال ، لضرورة المواءمة والتكيّف والتغيير . بمعنى آخر ، إدخال المنهج العلمى فى مسار حياتنا وأسلوب تفكيرنا وتناولنا للأمور ، فالحياة ليست فوضى . والقاعدة الأساسية أن كل شخص لابد أن يُجابه طوال حياته ، الكثير من الابتلاءات والاختبارات ـ شرها وخيرها ـ حتى تظهر أصالة معدنه وحقيقة ما بداخله . كما أن عليه ألا يعتمد كثيرًا على حواسه فقط ، ففى هذا العالم من الأحداث والمشكلات ما لا يمكن التوصل إليها إلا بإحكام العقل ، أو حتى بالحدس أو بعد النظر أو نفاذ البصيرة .

مصر الجديدة

جلال عبد الفتاح

البحث عن الغواصة الألمانية المختفية ..

[بقلم : سيسيل فورستر]

عندما تولى أدولف هتلر السلطة عام 1933 كمستشار لألمانيا ، أعلن أنه لن ينفذ معاهدة فرساى الموقعة فى يونيو 1919 . وهى المعاهدة المهينة التى أقصت القيصر ويلهلم الثانى ـ الذى مات فى ألمانيا عام 1941 ـ وأجبرت ألمانيا المهزومة فى الحرب العالمية الأولى على دفع تعويضات باهظة ، مع تجريدها من مستعمراتها . وتقييد حجم الجيش وتسليحه ، ومنع ألمانيا من بناء أية سفن حربية أو غواصات . الأمر الذى اضطر بريطانيا إلى توقيع معاهدة مع ألمانيا عام 1936 ، تقضى بالسماح لألمانيا ببناء حوالى نصف حجم أسطول الغواصات البريطانى ، أو مساوٍ له فى المستقبل .

وكان البريطانيون يمتلكون 57 غواصة متعددة المهام فى ذلك الوقت ، واعتقدوا أن الغواصات لن تقوم إلا بدور محدود فى تهديد الطرق البحرية التجارية التى تغنيهم فى المقام الأول ، واعتمدوا تمامًا على أسطولهم القوى . أما الألمان ، فقد

عقدوا العزم على بناء أسطول كبير من الغواصات ـ فضلاً عن الطرادات والبوارج الثقيلة ـ لقطع الإمدادات والمواد الخام عن بريطانيا ، وبالتالى وقف إنتاج المجهود الحربى . وهو أسلوب كاد أن يحرز لهم النصر فى الحرب العالمية الأولى .

عهد هتلر إلى الأدميرال كارل دونيتز Karl Donitz بتنظيم وقيادة أسطول الغواصات الجديد . وهو نفسه كان قائدًا لإحدى الغواصات فى الحرب العالمية الأولى « 1914 - 1919 » . وابتكر دونيتز تكتيك قطعان الذئاب wolf - packs ، حيث كانت الغواصات الألمانية تهاجم قوافل سفن الإمدادات وسط المحيط الأطلنطى ، بعد أن تستدرج سفن الحراسة بعيدًا . وقد أدى هذا الأسلوب إلى إغراق عشرات السفن التجارية بحمولتها ، حتى كادت بريطانيا تموت جوعًا .

وعندما دخلت الولايات المتحدة الحرب فى 11 ديسمبر 1941 ، قام دونيتز بتوسيع مهام الغواصات ، وانتشار عملها كى تشمل جميع المحيطات وبحار العالم ـ عدا المحيط الباسفيكى الذى كان منطقة عمليات اليابان ـ والمتحالفة مع ألمانيا وإيطاليا فيما يعرف بدول المحور Axis . فأرسل دونيتز مجموعة من الغواصات للعمل فى المحيط الهندى ، وأخرى جنوب الأطلنطى ،



(أدولف هتلر) يصافح الأدميرال (كارل دونيتز) كمستشار لألمانيا من بعده ، قبل انتحاره بساعات فى 30 إبريل 1945

وثالثة فى أمريكا الجنوبية ، ورابعة أمام السواحل الأمريكية والكندية ، وحوالى 62 غواصة فى البحر المتوسط .

أما المجهود الأساسى لمئات الغواصات فكان وسط المحيط الأطلنطى ، وبحر الشمال ، لضرب القوافل المتجهة إلى بريطانيا أو الاتحاد السوفييتى . فضلاً عن المهام السرية الخاصة ، حيث اتخذت الغواصات من موانى أوروبا المحتلة ـ وخاصة فرنسا ـ قواعد لها .

وكانت الغواصات فى وسط المحيط الأطلنطى تتجه نهارًا ناحية الغرب ، ثم تعود ليلاً ناحية الشرق حتى لا تفقد مكانها ، وتظل بعيدًا عن متناول قاذفات القنابل . ويتم تموينها بالوقود والذخيرة والأغذية من سفن شحن فى أماكن محددة ، أو بالغواصات الكبيرة التى صنعت بعد ذلك لهذا الغرض .

وقد عانى الأدميرال كارل دونيتز قائد الغواصات الألمانية كثيرًا فى سبيل الحصول على الإمكانيات الضرورية لإنشاء سلاح للغواصات مؤثر وفعال ، وتنفيذ آرائه الجديدة وأفكاره الغريبة ،والتى لم تجد صدى لدى الأدميرال الأعظم إريك ريدر Erich Raeder قائد البحرية الألمانية ، والذى كان مهتمًا

بالطرادات والبوارج الثقيلة أكثر من اهتمامه بالغواصات . كما أن الزعيم النازى هتلر ـ بحكم تكوينه وتاريخه ـ كان مشغولاً بالجيش وقوات البانزر المدرعة ، أكثر من اهتمامه بالبحرية على وجه العموم . ومع ذلك لقد حققت الغواصات انتصارات كبيرة غيرت مجرى الحرب فى كثير من مساراتها ، وذلك بسبب حب واحترام رجال الغواصات أساسًا لقائدهم .

والحق أن دونيتز كان رجلاً فريدًا من نوعه ، ومتميزًا فى شخصيته . وكان لا يدخر جهدًا فى السفر الخطر والبعيد كى يقوم بتعليق الأوسمة بنفسه على صدور الأبطال من رجاله ، الذين حققوا أعمالاً فوق الواجب . وذلك بطريقة مباشرة وسريعة وفى اليوم التالى ، وكان فى إمكانه أن يستدعيهم إلى مقر قيادته فى ألمانيا . لذلك حظى بتقدير واحترام القيادة الألمانية العليا ، حتى إن هتلر استدعاه قبل انتحاره بساعات يوم 30 أبريل 1945 ، وسلمه مستشارية ألمانيا خلفًا له .

وقد حوكم أمام محاكم نورنبيرج عام 1946 وقضى فترة فى السجن ، ومات فى 24 ديسمبر 1980 ، ويومها بكت عليه ألمانيا كرجل عظيم من أبنائها .



قائد الغواصات (دونيتز) ، يعلق الأوسمة بنفسه على صدور قادة الغواصات وبحارتها .

ومن أفكاره الغريبة خلال الحرب ، زرع بعض الغواصات فى أماكن مختلفة لتعمل وحدها ، طبقًا لتقدير قائدها . على أن يتم تزويدها بالوقود والإمدادات بسفن التموين كل فترة فى مناطق تحدد بالشفرة اللاسلكية .

* * *

منذ بداية الحرب ، وقد حدد لمنطقة الغواصة يو ـ 223 سواحل الغرب الإفريقى ، لقطع خطوط المواصلات البحرية فى هذه المنطقة . وقد استطاع قبطانها الكابتن سيجفريد لاوينج Siegfried Laueng إغراق العديد من سفن الحلفاء فى جنوب المحيط الأطلنطى ، حتى إنه حصل على وسام « صليب الفرسان » . وفى فبراير 1942 تلقى أمرًا بالتوجه بغواصته للعمل منفردًا فى البحر الكاريبى ، بعد أن دخلت الولايات المتحدة الحرب ، لقطع خطوط المواصلات البحرية إلى أمريكا الجنوبية . ولكن هذه المنطقة الواسعة تضم عشرات الجزر كمستعمرات فرنسية وإنجليزية وهولندية وأمريكية ، ومن المستحيل اتخاذ أى جزيرة مهجورة منها ، مقرًا لعمليات الغواصة .

وبعد عمليات استطلاع ليلية واسعة فى المنطقة ، قرر

الكابتن لاوينج اتخاذ المصب الرئيسى لنهر أورينوكو Orinoco فى فنزويلا Venezuela مقرًا سريًا له . فالمنطقة استوائية حارة ، وتحفها الغابات الكثيفة والمستنقعات التى يصعب اختراقها . كما أن المصب الرئيسى ـ بخلاف المصبات الفرعية الشمالية ـ تعترضه مجموعة كبيرة من الجزر الصغيرة التى نحتتها المياه السريعة ، مما يمنع سفن المطاردة من اختراقها ، فضلا عن أن المصب مفتوح تمامًا على المحيط الأطلنطى .

كانت الغواصة 223 ـ U من طراز V11 - C ، حمولة 769 طنًا ، وطولها 68 مترًا ، وطاقمها مكونًا من 44 بحارًا . ومسلحة بمدفع سطح عيار 3.5 بوصة ، ومدفع برج رباعى عيار 20 ملليمترًا ، ومدفع مضاد للطائرات عيار 37 ملليمترًا . فضلاً عن خمسة أنابيب لإطلاق الطوربيدات ، منها أربعة أمامية Bow ، وأنبوب خلفى Stern . ويمتد مداها إلى 6,500 ميل بحرى ـ يساوى 1,852 كيلومتر ـ وسرعتها القصوى 17 عقدة سطح أو 8 عقدة تحت الماء . وهذا النوع من الغواصات يعد من أكثر الغواصات التى يمكن الاعتماد عليها لأداء الأعمال الشاقة والمؤثرة ، ولذلك أنتجت على نطاق واسع .



الغواصة الألمانية يو ـ 223 فى البحر الكاريبى .

استطاعت الغواصة الألمانية تهديد خطوط المواصلات البحرية بين أمريكا الشمالية والجنوبية ، وروعت منطقة البحر الكاريبى بضرباتها المتلاحقة ، وإغراق عشرات السفن التجارية للحلفاء . وفشلت كل الجهود فى الكشف عن مكان الغواصة وضربها ، إذ إنها لا تعمل إلا ليلاً ، وتظل طوال النهار فى مخبئها داخل أدغال النهر . حتى إن بريطانيا خصصت مدمرة وفرقاطتين وبضع طائرات استكشاف لاصطياد الغواصة ، ولكن دون جدوى .

فقد كان قائدها الكابتن لاوينج حذرًا جدًا فى كل خطوة يخطوها . كان يعرف أن الأمريكيين أقاموا عشرات المحطات لتحديد الاتجاه فى حيز التردد العالى HF - DF . وهى المواقع التى أسسها الكوماندر « مقدم » الأمريكى لورانس سافورد Lawrence Saford عام 1942 فى أماكن مختلفة فى المحيط الأطلنطى . فضلاً عن محطات الرادار التى أقامها البريطانيون منذ أبريل 1942 ، والتى تعمل بالموجة القصيرة ـ بدلاً من الطويلة ـ مما زاد من قدرتها على الاكتشاف لمسافات بعيدة .

لذلك كان الكابتن لاوينج لا يتصل بمقر قاعدته فى ألمانيا إلا للضرورة ، ولثوان معدودة بعد تسجيل الرسالة المشفرة

قبل إرسالها . ثم يغطس فى الحال ، ويغير موقعه قبل أن تصل القاذفات إلى مكان الإرسال ، الذى يبعد كثيرًا عن مخبئه . وكثيرًا ما اضطر لإيقاف محركات الغواصة تحت الماء لساعات طويلة ، حتى تمر قافلة سفن تحت حراسة قوية من المدمرات ، حتى لا تكتشفه أجهزة السونار « الصوتية » ، فالهجوم فى هذه الحالة عمل متهور وأخرق ، ولا صلة له بالبطولة .

حدث فى نهاية شهر ديسمبر 1944 أن كانت الغواصة يو ـ 223 فى طريق عودتها إلى مخبئها داخل مصب نهر أورينوكو ، بعد ليلة حافلة عند الفجر . عندما شاهد بحار المراقبة فى برج الغواصة ، مدمرة بريطانية تقوم بأعمال الدورية قرب مدخل المصب . فأمر القبطان بالغطس تحت سطح الماء ، مع إيقاف ماكينتى الديزل ، ومراقبة المدمرة عن بعد بمنظار البيريسكوب Periscope . كانت المياه ساكنة ، ولا أمواج هناك عند الفجر ، والرطوبة خانقة ، وظل قائد الغواصة يراقب المدمرة لأكثر من ساعة ، ولكنها لم تبتعد عن المكان . بل أخذت تغدو وتروح ببطء على بعد من الساحل .

ولم يفكر الكابتن لاوينج قط فى ضربها ـ وقد كان ذلك

فى إمكانه ـ إذ إنه عمل أحمق يثير الانتباه ويكشف عن مدخل المخبأ .. ولكن المدمرة توقفت فجأة ، وأخذت رافعة على السطح الخلفى فى إنزال طائرة مائية للاستكشاف من طراز سوورد فيش sword fish . وهى طائرة قديمة ذات جناحين ومحرك واحد ومقعدين ، ويمكنها حمل طوربيد تحتها ، حيث تستخدم أساسًا من فوق حاملات الطائرات البريطانية ، بعد تزويدها بالإطارات بدلاً من القوارب العائمة .

ولما كانت مياه المحيط هادئة تمامًا فى ذلك الوقت ، فيمكن لطائرة الاستكشاف رؤية الغواصة بالعين المجردة تحت الماء وحتى عمق 60 مترًا . ولذلك فإنه عندما انطلقت الطائرة ، وابتعدت ناحية الجنوب ، أمر الكابتن لاوينج بالانطلاق تحت الماء نحو المدمرة ، إذ أصبح الهجوم أمرًا لا مفر منه قبل أن تكتشفه الطائرة .

وعندما أصبحت المدمرة فى مدى الطوربيدات ، أطلقت الغواصة أربعة طوربيدات دفعة واحدة على منتصف المدمرة . حدث دوى هائل ، وانشطرت المدمرة البريطانية ماونت كايل Mount Kyle إلى نصفين ، وغرقت فى دقائق بسرعة ، دون أن ينجو أحد من بحارتها .

ارتفعت الغواصة إلى السطح ، وأخذت تنطلق بسرعة نحو المصب ، لتقطع الأميال القليلة الباقية . فى نفس الوقت بدأت طائرة الاستكشاف فى العودة بأقصى سرعة ، بعد سماع الانفجار المروع .

لحقت الطائرة بالغواصة قبيل مدخل مصب النهر تمامًا ، وأطلقت الطوربيد الذى تحمله من ارتفاع منخفض . ولكن الغواصة تفادته بمناورة سريعة ، وواصل الطوربيد مساره حتى اصطدم بإحدى الجزر وانفجر . وتعرضت الطائرة البريطانية فى أثناء انخفاضها لطلقات المدفع الرشاش فى البرج ، وأصيبت ولكنها لم تسقط . وتمكن الملازم طيار كلارك ميلنجتون Clark Millington ، من الهبوط بها داخل النهر نفسه ، ثم اصطدمت بفروع الأشجار على شاطئ النهر وتوقفت .

أما فنى الطائرة السيرجنت مورفى كليفتون Murphy Clifton ، والذى كان مرافقًا للطيار فى المقعد الخلفى لتشغيل المدفع الرشاش ، فقد قذفت به الصدمة لحظة اصطدام الطائرة بسطح النهر بعنف . ولكنه سبح مع المياه السريعة ، ثم تعلق بشمندورة حديدية قرب الضفة

الأخرى للنهر . ولم يجرؤ علـى سباحة المسافة الباقيـة ، فقد كان مصابًا وخائر القوى والتيار سريع ، وربما يجرفه نحو المحيط .

كان على تل مرتفع من الضفة اليمنى لمصب النهر مصحة صغيرة تابعة لإحدى الهيئات التبشيرية الفرنسية ، تديرها الدكتورة هايدى كولبير Heidi Colbert ، وتقدم خدماتها للمواطنين المحليين فى قريـة كوريـابو Curiapo والقـرى الصغيرة المتناثرة فى الغابات . وبالقرب منها كانت هناك عدة مبان صغيرة ومخازن لشركة فرنسية كانت تقوم بالبحث عن البترول فى المنطقة ، واضطرت لوقف أعمالها بسبب الحرب . وتركت معداتها فى رعاية لويس جيوم Louis Guillaume ، الموظف بالشركة .

وكانت هذه المعدات تشتمل على لنش بحرى قوى ، ورافعة عائمة ذات ذراع طويلة « ونش » ذاتى الحركة ، ومحطة كاملة لإصلاح المعدات والصيانة ، ومخازن للوقود ، والمتفجرات ، والمواد الكيميائية المحفوظة فى قوارير زجاجية ضخمة .

عندما سمعت الدكتورة هايدى دوى الانفجارات ، ثم

طلقات الرشاشات ، وهدير محرك الطائرة فوق النهر ، أسرعت إلى مقر لويس أسفل التل ، وايقظته من نومه . استقل لويس اللنش وتوجه به ناحيـة المصب ، وسرعان ما سمع صراخ مورفى فأنقذه مما هو فيه . ولكن هذا أخبره أن الطيار ربما أصيب من الرشاش الألمانى ، ولابد من البحث عنه داخل الطائرة .

لم يكن هناك أثر للطائرة من ناحيـة المصب ، فعاد اللنش Launch إلى داخل النهر على الجانب الآخر ، وبعد قليل عثرا على الطائرة تحت مجموعة كثيفة من أغصان الأشجار المطلة على حافة النهر . كان الملازم كلارك فاقد الوعى ، ومصابًا بعدة طلقات وهو ينزف بشدة ، فحملوه بسرعة إلى الدكتورة هايدى ، التى بذلت جهدًا كبيرًا لعدة ساعات لوقف النزيف ، ولكن حالته كانت حرجة للغاية . أما مورفى فقد كانت جروحه سطحية مع بعض الرضوض .

فى اليوم التالى اصطحب لويس ضيفه مورفى لفحص الطائرة . وقد وجدا أن الطلقات قد أصابت الكثير من أجزاء الطائرة بما فيها المحرك . ومع ذلك فقد أصر مورفى على سحبها إلى مرفأ الشركة ، لعله يستطيع أن يفعل شيئًا

لإصلاحها ، مستعينًا بأدوات الشركة ومعداتها . حتى عندما يُشفى الطيار من إصابته ، يمكنه استخدامها على الفور .

كان الكابتن لاوينج يعلم بما تقوم به الدكتورة هايدى ، وكذلك مهمة مندوب الشركة الفرنسية لويس ، ولم يعترض على وجودهما بالمنطقة . بل شملهما برعايته ، وكان أحيانًا يقوم بزيارة المستشفى ، ويزود الدكتورة بما قد تحتاج إليه من أدوية ومساعدات وتموين وهدايا صغيرة فى المناسبات . كما كان يعرف أن لديها جهازًا لاسلكيًا للإرسال والاستقبال ، للاتصال بمقر المنظمة التابعة لها . ولكنه طلب منها بحزم عدم استخدام الجهاز فى أغراض تختلف عن الأغراض الطبية أو التبشيرية الخاصة بمنظمتها فقط .

وكان وجود مورفى والطيار المصاب ـ فضلاً عن الطائرة ـ خطرًا قد يفسد هذه العلاقة الودية التى استمرت طوال سنوات الحرب . لذلك وضع الجميع خططًا عاجلة لاخفاء الطيار داخل الغابة مع مورفى ، إذا ما واصل الكابتن لاوينج زياراته المتباعدة . وقام لويس ومورفى بإخفاء الطائرة العائمة بين فروع الأشجار الكثيفة المتدلية ، حتى أصبح من الصعب اكتشافها .

طوال الأسابيع التالية ، انهمك مورفى فى إصلاح أعطاب الطائرة . وفى نفس الوقت لم تدخر الدكتورة هايدى وسعًا فى العناية بالطيار كلارك ، والذى بدأت حالته تتحسن ببطء . أما مندوب الشركة لويس فقد اكتفى بمراقبة مورفى ومساعدته بين الحين والآخر . وتبادل الأحاديث المختلفة حول مسار الحرب ، وفيما يسمعانه بالإذاعة يومًا بعد يوم .

ومع مرور الوقت أمكن فى النهاية إصلاح الطائرة ، ولكن الملازم كلارك كان ما زال فى حالة من الوهن لا تسمح له حتى بالسير . وأخذ مورفى وكلارك يحاولان إقناع الدكتورة هايدى باستخدام جهاز الراديو « اللاسلكى » لطلب نجدة تنقله من المكان إلى أقرب مستشفى . ووافقت هايدى على مضض برغم تحذير قائد الغواصة ، وأخذ مورفى ينادى بصوته المباشر على موجة الطوارئ التى ذكرها الطيار . على أمل أن تسمعه إحدى المحطات اللاسلكية البريطانية المنتشرة فى البحر الكاريبى . ولكن جهاز الراديو « اللاسلكى » فى الغواصة داخل النهر التقط صوت مورفى ، وكان صوته قريبًا جدًا وواضحًا تمامًا .

وبعد حوالى الساعة ، شاهد لويس القارب المطاطى الأسود

الخاص بالغواصة ، وفى مقدمته الكابتن لاوينج واثنان من البحارة المسلحين . فبادر إلى تحذير مورفى والدكتورة هايدى ، وبسرعة حمل بعض الأهالى الطيار الإنجليزى من فراشه إلى الغابة على الجانب الآخر من التل مع مورفى .

تناول قائد الغواصة الشاى مع الدكتورة ، ثم سألها بلطف فى نهاية الزيارة إن كان أحد غيرها استخدم جهاز الراديو « اللاسلكى » الخاص بها ، فنفت ذلك ، وتظاهر الكابتن بالتصديق ، وعاد إلى مقر غواصته . كان من الواضح أن هناك خطورة شديدة فى استخدام الجهاز ، وألغيت هذه الفكرة تمامًا . واستسلم مورفى لمصيره ، وهو يشاهد بحنق الغواصة الألمانية تمر أمامه فى النهر كل مساء ، وتعود عند الفجر .

مضى أكثر من شهرين مملين منذ إغراق المدمرة ماونت كايل ، وليس هناك بارقة أمل لمورفى أو الطيار للخروج من هذا المأزق . وكان مورفى و لويس قد قاما بعدة جولات داخل النهر ولمسافات بعيدة ، لاستكشاف مقر الغواصة ـ من قبيل الفضول ـ ولكنهما أخفقا تمامًا . وأشار مورفى إلى أن الحل الوحيد لمعرفة مخبأ الغواصة ، هو فى استخدام الطائرة ، ولكن ربما لن يتمكن الطيار أبدًا من قيادة طائرة بعد ذلك .

وقرر مورفى التدريب على قيادة الطائرة فى النهر ، طبقًا لتعليمات الطيار ، وليحدث ما يحدث . فالحرب مازالت دائرة ، ولابد أن يشترك فيها بمجهوده الخاص . وتمكن بالفعل خلال أيام من الإقلاع والهبوط بالطائرة على سطح النهر وقيادتها بسلاسة . ثم استطاع بعد ذلك أن يعرف مخبأ الغواصة عند منحنى للنهر ، مغطى بالأشجار .

وفكر مورفى فى صنع قنابل محلية لقذف مخبأ الغواصة وإشعال النار فيه ، حيث أمده لويس بكل ما طلبه من أصابع الجلجنايت المتفجرة ، وفتائل التفجير ، والقارورات الزجاجية التى ملأها بالمواد المشتعلة . وصنع مورفى شبكتين على جانبى الطائرة لحمل وإلقاء القنابل الزجاجية الحارقة .

بعد أيام قام بغارته على مخبأ الغواصة ، ولكن القنبلتين انفجرتا فوق أشجار الغابة . فعاد بسرعة وحمل قنبلتين أخريين ، أصابتا موقع المدفع الرشاش على الضفة وأشعلت النيران فى المنطقة ، ولكن دون أضرار مهمة .

وكان رد الفعل عنيفًا للغاية ، فبعد دقائق وصلت الغواصة إلى موقع الشركة ، وقفز منها الكابتن (لاوينج) مصطحبًا

معه حوالى 20 بحارًا مسلحًا بالرشاشات ، وسرعان ما اجتاحوا المنطقة بسرعة ، واستطاع لويس الهرب داخل الغابة ، واختبأ مورفى خلف حاجز حجرى فى التل .

وقتل الطيار فى فراشه ، ودمر جهاز اللاسلكى ، واندفع المرضى من الأهالى إلى الغابة فى ذعر ، وأخذ الجنود الألمان يبحثون عن الرجلين المختبئين ، وسط احتجاج الدكتورة هايدى ، ثم دمروا الطائرة وانسحبوا بسرعة .

إنها الحرب إذن قد وصلت بكل عنفوانها إلى ذلك المكان النائى وسط الغابات الاستوائية . وأخذ مورفى يفكر فى الانتقام ، وليس مجرد الحرب ! أما لويس فكان يرى أن الدائرة تدور الآن على ألمانيا ، وقد تحررت إيطاليا وفرنسا وهولندا وبلجيكا ، وقوات الحلفاء تندفع الآن داخل الأراضى الألمانية نفسها . وما هى إلا أيام أو أسابيع وتنتهى الحرب ، وما عليهم فى هذا المكان إلا انتظار النهاية .

ولكن مورفى أصر على مواصلة الحرب بأية وسيلة ، فهو ما زال فى الخدمة العاملة . ولكن لويس لا يمتلك شيئًا ، إنها معدات الشركة وهو أمين عليها . وفى تصرف هزلى ، كتب له مورفى وثيقة ، فوزارة الحرب البريطانية

سوف تدفع للشركة الفرنسية ثمن أية معدات تستخدم فى المجهود الحربى ضد العدو ، وأخذ الاثنان يتضاحكان طوال المساء . ثم أخذا فى الأيام التالية يثبتان ألواحًا من الصلب والصاج حول كابينة الرافعة والمعدات الحساسة لحمايتها من الرصاص .

وفى صباح أحد الأيام ، قاد لويس الرافعة الضخمة البطيئة إلى داخل النهر ، حتى موقع الغواصة والاصطدام بها وإغراقها .

استمع بحارة الغواصة إلى صوت الونش العائم ، وهو يقترب فى ممر النهر . وفجأة استدار نحو موقع الغواصة على بعد ميلين ، فصاح الكابتن لاوينج بعدة أوامر ، هرع بعدها البحارة إلى مواقعهم ، وانطلق المدفع الرشاش بعدة طلقات أمام الونش ، ولكنه لم يغير اتجاهه . فأمر الكابتن باستخدام المدفع المضاد للطائرات ، الذى أخذ فى ضرب كل شىء على سطح الونش . ولكن لم يصب محرك الرفاص والونش ولا الرجلين المنبطحين بسبب ألواح الصلب . ولم يكن هناك وقت وقد اقترب الونش ، فأمر الكابتن بنسفه بطوربيد ، وبرغم البطء الشديد إلا أن الونش انحرف فى

الوقت المناسب ، ومر الطوربيد بجانبه تمامًا ليصعد من النهر ويستقر على الضفة الأخرى دون أن ينفجر . وفى الحال أمر لاوينج بالتحرك من مكانه ثم الغطس السريع .

ووصل الونش إلى المكان الذى تحركت إليه الغواصة ثم غاصت فيه بعيدًا عن الضفة والمخبأ . وشاهد الاثنان فقاقيع هوائية كثيرة ، وتأكدا أن الغواصة فى مأزق . وقد كانت كذلك بالفعل ، إذ إن الغطس السريع جعل جسم الغواصة يلتصق بطين قاع النهر على عمق حوالى 30 مترًا .

استدار مورفى بالونش نحو الطوربيد الذى لم ينفجر على الضفة الأخرى من النهر . بينما كان لويس يحاول أن يثنيه عما يريد ، فهو انتحار وليس عملاً بطوليًا . رفع مورفى الطوربيد معلقًا بالسلك الصلب لعمود الونش ، ولكن لويس رفض العودة معه للاشتراك فى عمل جنونى لا مبرر له .

كانت الغواصة ما زالت تحاول التخلص من مأزقها بطرد الهواء المضغوط من التانكات الرئيسية مرة واحدة لخلخلة الغواصة الملتصقة ، مع تشغيل الرفاصات للأمام أو الخلف ، ولكن دون جدوى . عاد مورفى بالونش العائم ، والطوربيد معلقًا بالذراع الطويلة ، حيث أسقطه فوق مكان الغواصة

المحصورة ، ودوى انفجار مروع ، تبعته سلسلة أخرى من الانفجارات داخل الغواصة .

وغرقت الغواصة بطاقمها ، وكذلك الونش مع مورفى . وكان ذلك يوم 3 مايو 1945 ، أى قبل خمسة أيام فقط من انتهاء الحرب رسميًا .

بتصرف عن المصادر :

1) True Battles of world war II Magazine, May 1970. Written by Cecil Scott Forester, published by Stanley publications Inc., 261 fifth Avenue , New York, N.Y., 10016, USA.

2) Jane's year Book 1978, weapon systems. Edited by Ronald Pretty. Published by Mac Donald and Jane's Publishers Limited, 1978. Paulton House, 8 shepherdess walk, London,
N1--7LW, UK.

مطاردة البارجة الثقيلة بسمارك

[بقلم : لودوقيك كنيدى]

فى مايو 1941 أصبحت معظم الدول الأوروبية تحت السيطرة الألمانية . وكان لوجود الأسطول الألمانى فى المحيط الأطلنطى ، تهديد مخيف لقوافل السفن التى تحمل الإمدادات الحيوية من أمريكا الجنوبية والولايات المتحدة إلى بريطانيا ، وبعد ذلك إلى الاتحاد السوفييتى عبر بحر الشمال .

وقصة مطاردة وإغراق البارجة الألمانية الثقيلة « بسمارك » ، تعد من أهم العمليات البحرية والطيران التى تُدرس حتى الآن . حيث إن هذه العملية الفريدة اشتملت لأول مرة على عمليات بحرية وجوية مشتركة .

ومؤلف الكتاب نفسه « لودوقيك كنيدى » اشترك فى هذه المطاردة ، حينما كان ضابطًا صغيرًا على إحدى المدمرات البريطانية خلال الحرب العالمية الثانية . وتمكن خلال سنوات ما بعد الحرب من الاطلاع على الكثير من الوثائق الحربية البريطانية والألمانية . كما قام بنفسه بالبحث عن الحقيقة ممن اشتركوا فى هذه العملية ، ممن بقوا على قيد الحياة من الجانبين .

وفى مايو 1989 تم العثور على البارجة الألمانية الغارقة فى قاع المحيط الأطلنطى ، وتم تصويرها تحت الماء . وكانت المفاجأة الغريبة ، التى أشارت إليها بعض الكتب التى صدرت فى ألمانيا عام 1980 ، والتى تحمل شهادات الضباط الألمان الذين عملوا فوق البارجة نفسها .

★ ★ ★

انتهى بناء البارجة العملاقة فى شهر فبراير 1939 فى ترسانة إحدى الشركات الألمانية فى ميناء هامبورج . حيث حضر هتلر والقادة حفل تدشين البارجة ، التى أطلق عليها اسم المستشار أوتوفون بسمارك Otto von Bismarck الذى وحد الولايات الألمانية فى دولة عصرية قوية عام 1871 .

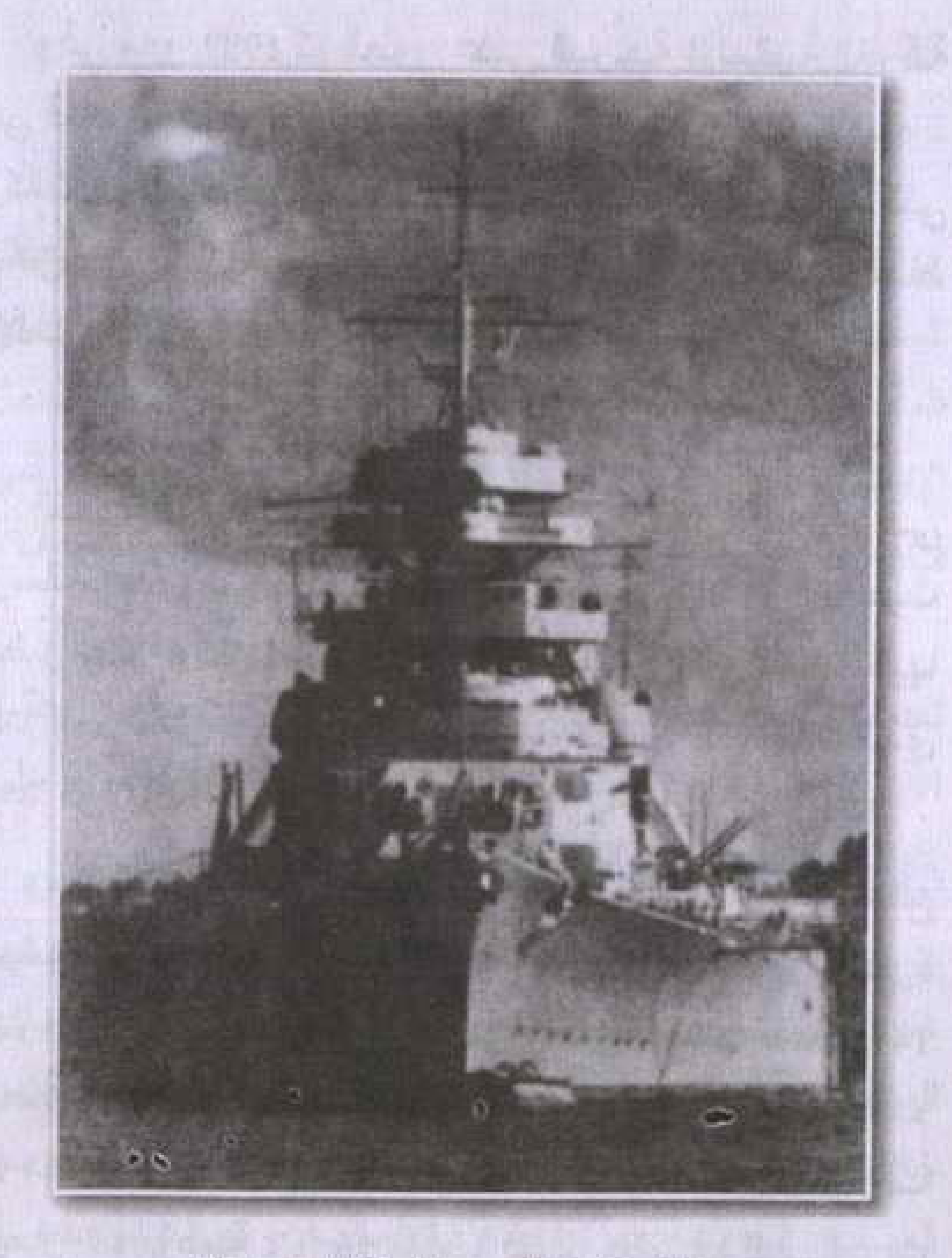
وخلال الأشهر التسعة التالية ، جرى تسليحها بثمانية مدافع رئيسية عيار 15 بوصة فى أربعة أبراج فى مقدمة ومؤخرة البارجة . كل مدفعين فى برج دوار من الصلب سمكه 14 بوصة « تساوى 2.54 سنتيمترًا » . مع تسليح مساعد يضم 12 مدفعًا عيار 5.9 بوصة ، و 16 مدفعًا مضادًا للطائرات عيار 4.1 بوصة ، و 16 مدفعًا آخر مضادًا للطائرات عيار 37 ملليمترًا ، ومجموعة كبيرة من الرشاشات رباعية المواسير عيار 20 ملليمترًا . وحمولتها 41,700 طن .

ومزودة بمحركات ديزل قوتها 138 ألف حصان ، وثلاثة رفاصات ، وسرعتها 29 عقدة « حوالى 53 كيلومترًا فى الساعة » . وهى مصفحة بجدار من الصلب الخاص حول هيكلها سمكه 38.5 سنتيمتر ، أما السطح فسمكه 20 سنتيمترًا فقط .

وعين لها قبطانها الكابتن إيرنست ليندمان Ernst Lindemann ـ 48 سنة ـ وطاقمها المكون من 2221 ضابطًا وبحارًا . وفى نهاية أغسطس 1940 أصبحت البارجة جاهزة للتسليم ، فقضت الأشهر التسع التالية فى التدريب الشاق فى بحر البلتيك « البلطيق » .

فى ذلك الوقت شنت الغواصات الألمانية حربًا ضارية على قوافل سفن الإمداد التى تعبر الأطلنطى إلى بريطانيا . متخذة من الموانى الفرنسية المحتلة فى لوريه Lorient ، وبرست Brest ، ولاروشيل La Rochell ، وسانت نازير st. Nazair ، المطلة على خليج بسكاى ، قواعد لها .

وفى أكتوبر 1940 استطاعت البارجة الخفيفة أدميرال شير Admiral scheer الإبحار من الموانى الألمانية ، والوصول إلى ميناء بريست الفرنسى ، عبر مضيق الدانيمارك بين آيسلند



البارجة الثقيلة (بسمارك) قبل إبحارها بأيام .

وجرينلاند فى أقصى الشمال . وتبعها الطراد الثقيل أدميرال هيبر Admeral Hipper فى ديسمبر من نفس العام . وفى فبراير 1941 قاد الأدميرال جونتر لوتينز Gunther Lutzens ـ 51 سنة ـ الطرادين الثقيلين شارنهورست Scharnhorst ، وجنايسناو Gneisenau فى نفس الطريق خارج الموانى الألمانية .

وانطلقت هذه السفن الحربية الأربع ـ تحت قيادته كقائد أسطول ـ لترويع قوافل السفن التجارية ، ومساعدة الغواصات فى عملها ، والتصدى للأسطول البريطانى بقوة .

واستطاع لوتينز خلال شهر مارس التالى من إغراق سفن للحلفاء حمولتها 350 ألف طن ، وفى شهر أبريل بلغ الرقم 700 ألف طن . وكان ذلك بالنسبة للأدميرال الأعظم إريك ريدر Erich Reader ـ قائد الأسطول الألمانى ـ نصرًا كبيرًا فى تاريخ البحرية الألمانية . فوضع خطة جديدة باسم العملية « راين ــ أوبونج Rhein--Ubung » للسيطرة الكاملة على المحيط الأطلنطى ، وفرض الحصار البحرى على بريطانيا .

ويقتضى ذلك خروج البارجة الثقيلة بسمارك ، مع الطراد الثقيل الجديد برنس أوجين Prinz Eugen ، ليكونا ـ مع السفن

الأربع الأخرى ـ تحت قيادة الأدميرال لوتينز ، حيث إنه أظهر مقدرة قيادية فائقة .

بدأت الاستعدادات ، بإبحار سبع سفن تموين من الموانى الفرنسية لتقف فى أماكن لها قرب مسار السفينتين ، لتزويدهما بالوقود والذخيرة والأغذية لمدة لاتقل عن ثلاثة أشهر ، للعمل وسط المحيط الأطلنطى . وتم استدعاء لوتينز لقيادة القافلة والخروج من الموانى الألمانية .

وفى 18 مايو 1941 انطلقت السفينتان من مقرهما فى ميناء جوتن هافن Guten Hafen « جدنيا حاليًا فى شمال بولندا » للخروج إلى بحر الشمال . وفى اليوم التالى انضم إليهما أسطول من كاسحات الألغام Minesweepers ، والمدمرات Destroyers ، والفرقاطات Frigates للحراسة .

ومنع الألمان مرور السفن فى تلك المنطقة حتى عبور القافلة المسلحة ، ولكن الطراد السويدى جوتلاند Gotland رافق القافلة عدة ساعات ، وهى تعبر المضايق بين السويد والدانيمارك . حتى إن الأدميرال لوتينز فى مقر قيادته على ظهر بسمارك ، أرسل رسالة لاسلكية إلى برلين بأن موقع قافلته قد اكتشف . ولكنه لم يستطع أن

يفعل شيئًا ، فقد كانت السويد على الحياد ، وهو حياد مهم لألمانيا ـ التى كانت تستطيع أن تحتلها فى ساعات كما فعلت مع الدانيمارك والنرويج فى ربيع 1940 .

ولكن ألمانيا ـ فى هذه الحالة ـ لن تستطيع الحصول على الصلب السويدى اللازم للصناعات العسكرية . لذلك قرر لوتينز التوقف فى ميناء بيرجن Bergen النرويجى حتى يعيد تقدير حساباته .

ما توقعه الأدميرال لوتينز حدث بالفعل ، إذ إن المعلومات التى حصلت عليها السفينة السويدية ، وصلت إلى لندن عن طريق الملحق البحرى البريطانى . وتلقى الأدميرال جون توفى John Tovey ـ قائد الأسطول المكلف بحماية الجزر البريطانية فى مقره شمال أسكتلندا ـ رسالة بتحركات السفن الألمانية . فأرسل على الفور الطراد سوفولك Suffolk للقيام بأعمال الدورية شمال غرب آيسلاند ، على أن ينضم إليه الطراد نورفولك Norfolk المتواجد هناك بالفعل .

وتقرر فى نفس الوقت القيام بغارة جوية عنيفة على السفن الألمانية فى النرويج ، ولكن حالت التقلبات الجوية السيئة دون القيام بها . ثم جاءت المعلومات من طائرات

الاستطلاع أن القافلة الألمانية غادرت ميناء بيرجن مساء يوم 22 مايو ، فى طريقها نحو الشمال الغربى لعبور ممر الدانيمارك بين آيسلاند وجرينلاند .

وفى الحال أخذ الأدميرال توفى فى تجميع السفن الحربية البريطانية التى يمكنها اعتراض القافلة الألمانية . وأمكنه تجميع أسطول يتكون من البارجة الثقيلة هود Hood ، والبارجة الحديثة برنس أوف ويلز Prince of Wales وحاملة الطائرات فيكتوروييس Victorious وثلاثة طرادات Cruisers وست مدمرات ، بالإضافة إلى البارجة كينج جورج الخامس King George –V ، التى يتخذها الأدميرال توفى مقرًا لقيادته .

بعد غروب يوم 23 مايو 1941 شاهد الطراد البريطانى سوفولك القافلة الألمانية ، وهى تتجه نحو مدخل ممر الدانيمارك شمال غرب آيسلاند ، وهو ممر يضيق فى ذلك الوقت إلى حوالى 64 كيلومترًا فقط بسبب زحف الجليد من جزيرة جرينلاند . وفى الحال أمر قبطانها بالابتعاد بأقصى سرعة نحو الشمال والاحتماء بالضباب . أما الطراد نورفولك ، فقد كان داخل الضباب بالفعل بحوالى 15 ميلاً بحريًا ـ 27 كيلومترًا ـ وتلقى إشارة لاسلكية من سوفولك بالابتعاد عن

مسار القافلة . ولكن قبطانها أخطأ الاتجاه ، ووجد نفسه بعد دقائق والبارجة تتجه إليه رأسًا على بعد ستة أميال بحرية (حوالى 11 كيلومترًا) .

وزأرت مدافع بسمارك بغضب ، ولكن الطلقات أخطأتها بأمتار ، وأسرع الطراد بالابتعاد داخل الضباب . فليس من مهام الطرادين قتال بارجة ثقيلة ، ولكن عليهما فقط متابعة مسارها عن بعد ، حتى تصل سفن القتال الأكبر حجمًا . وكانت البارجتان الثقيلتان هود ، وبرنس أوف ويلز مع مدمرات الحراسة ، فى طريقهما بسرعة على بعد 300 ميل بحرى لاعتراض البارجة الألمانية ، فور خروجها من ممر الدانيمارك .

اخترقت القافلة الألمانية حقل الألغام الذى بثه البريطانيون فى الممر ، ووصلت نهايته جنوب غرب آيسلاند ، فى السادسة من صباح اليوم التالى 24 مايو ، لتلتقى على الفور بالقوة البحرية البريطانية بقيادة البارجة هود ، وهى بارجة ثقيلة حمولتها 42 ألف طن ، وسرعتها 32 عقدة . وتسليحها الرئيسى مماثل لمدافع بسمارك ـ ثمانية مدافع ثقيلة عيار 15 بوصة فى أربعة أبراج من الصلب السميك ـ كما أنها أطول

منها « 262 مترًا » ، وتعد فخر البحرية البريطانية . وكانت بقيادة فايس ـ أدميرال لانسيلوت هولاند Lancelot Holland .

ضاقت المسافة بين الأسطولين ، وسط جوٍّ بارد ملبد بالضباب والغيوم والسحب الكثيفة ، حتى أصبحت المسافة 13 ميلا بحريًا ، ثم أمر هولاند بإطلاق دفعة من النيران . وانطلقت المدافع الأربع الأمامية مرة واحدة فى صوت مرعب ، حيث كانت الدانات التى تزن كل منها طنًا تنطلق فى الهواء نحو الهدف بسرعة 1600 ميل فى الساعة ، وكذلك فعلت البارجة برنس أوف ويلز .

مرت لحظات ، ثم أطلقت بسمارك والطراد أوجين دفعات Salvoes من الدانات نحو البارجتين البريطانيتين . أصابت طلقات بسمارك نصف أطقم المدافع على سطح هود ، وأشعلت فيها النيران ، وأصيب الطراد الألمانى أيوجين بعدة طلقات ولكنها غير خطرة .

وقرر القبطان هولاند الانسحاب بسرعة ، بعد أن تعطلت نصف مدافعه ، وأعطى إشارة بذلك . ولكن بسمارك أطلقت دفعة خامسة من الطلقات على البارجة هود خلال أربع دقائق فقط . اخترقت الدانات هيكل هود ، وانفجرت داخلها

فى مخزن الذخيرة ، مما أدى إلى انفجار البارجة البريطانية من الداخل وأصبحت كتلة من الجحيم ، ثم انشطرت نصفين وأخذت فى الغرق بسرعة .

انسحبت البارجة الإنجليزية برنس أوف ويلز تحت ستار كثيف من الدخان ، بعد إصابتها بسبع دانات دمرت منصتها وكل ما على سطحها من مدافع ، وقتل وجرح الكثيرون من بحارتها . كما أغرقت مدمرة بطلقة مباشرة ، وأصيبت ثلاث مدمرات أخرى ، وانسحبت المدمرات الأخرى فى ذعر نحو بحر الشمال .

استمرت المعركة 13 دقيقة فقط ، ثم تابعت القافلة الألمانية مسارها نحو الجنوب ، وكأن شيئًا لم يحدث ، وهرعت المدمرة البريطانية إليكترا Electra ـ التى كانت على بعد 30 ميلاً شمال الأطلنطى ـ إلى مكان غرق البارجة هود . فلم تجد سوى الحطام الطافى . وثلاثة بحارة يكافحون الغرق ، فانتشلتهم .

لم تكن هناك إصابات فى الطراد الألمانى برنس أيوجين ، ولكن البارجة بسمارك تلقت ثلاث طلقات خطرة فى مؤخرة البارجة تحت مستوى خط الماء ، أصابت اثنتان منها خزان

الوقود الخلفى . ولم يحدث انفجار أو حريق ، ولكن الوقود بدأ فى التسرب منها ، مع تدفق الماء من الفتحات الثلاث ، حتى ابتلعت بسمارك حوالى ألف طن من الماء ، قبل أن يستطيع الغواصون سد الثغرات مؤقتًا بتجهيزات معدنية وكيميائية خاصة . وانخفض مؤخر البارجة حوالى درجتين ، مما خفض سرعتها القصوى إلى 28 عقدة .

وكان على بسمارك أن تعود للإصلاح ، أو تنطلق إلى ميناء سانت نازير الفرنسى . على أن ينفصل الطراد أيوجين عن القافلة للقيام بمهامه وسط المحيط الأطلنطى . ووافقت الأدميرالية الألمانية على هذا الاقتراح .

أحدث غرق البارجة هود صدمة عنيفة لدى الأدميرالية البريطانية ، والشعب البريطانى بأسره ، حيث لم ينجُ من 1421 بحارًا أو ضابطًا على ظهرها سوى ثلاثة فقط ! وكان الآلاف حول العالم قد زاروا البارجة عند وقوفها فى موانيهم ، حيث تعد « هود » أكبر بارجة فى العالم فى ذلك الوقت ، وكانت تاج الأسطول البريطانى ، ورمز قوة الإمبراطورية .

وإذا كانت البارجة هود لم تستطع أن توقف بسمارك ،

فمن إذن يستطيع وقفها ، فضلاً عن تدميرها ؟ وعلى الفور استدعت الأدميرالية البريطانية معظم السفن الحربية فى البحر المتوسط والمحيط الأطلنطى ، مضحية بسلامة القوافل من أجل التصدى لبسمارك بأى حال من الأحوال ، والانتقام من غرق البارجة هود . وشكلت الأدميرالية البريطانية بسرعة أسطولاً كبيرًا لمطاردة بسمارك ، يتكون من أربعة بوارج قتال ثقيلة Battle Ship ، وطرادى قتال Battle Cruiser ، وحاملتى طائرات Aircraft - carriers ، وثلاثة طرادات ثقيلة Heavy Cruiser ، وعشرة طرادات خفيفة Light Cruiser ، وحوالى 21 مدمرة Destroyer وفرقاطة Frigate .

لم يكن أحد على ظهر بسمارك يعلم بكل هذه الإجراءات ، وما ينتظر البارجة من أخطار خلال المسافة الباقية نحو الساحل الفرنسى . وظل جزء من السفن البريطانية فى شمال الأطلنطى ، ليقطع الطريق على عودة بسمارك إلى ألمانيا ، عبر الممر البحرى الواسع ـ 300 ميل بحرى ـ بين جزر فيرو Faeroe البريطانية وآيسلاند . بينما نشطت طائرات الاستطلاع بعيدة المدى لاكتشاف موقع بسمارك ، التى كانت تسير فى خط متعرج .

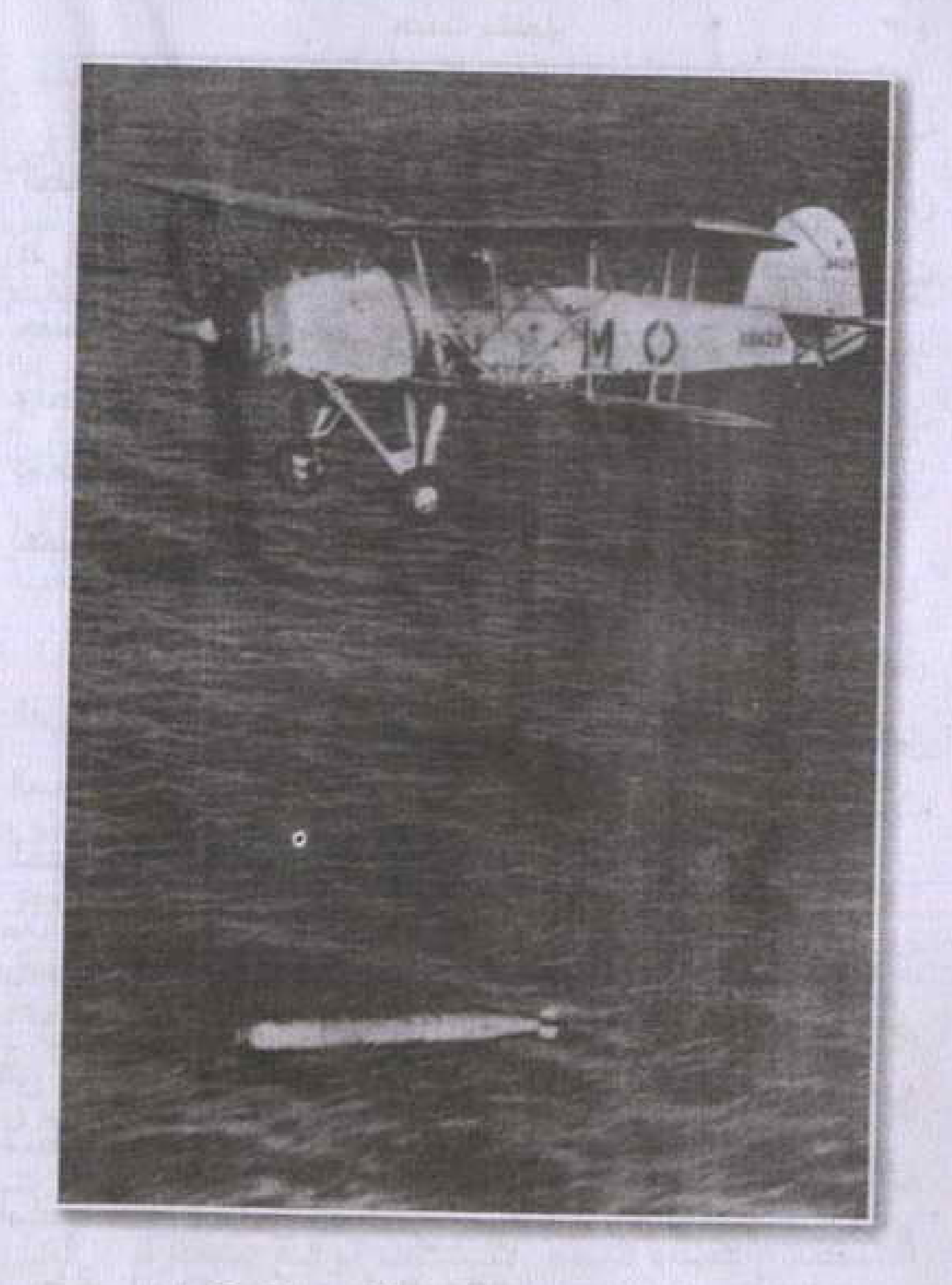
وعند اكتشافها فى ظهيرة يوم 25 مايو ، أرسلت حاملة الطائرات فيكتوريوس حوالى 9 طائرات قاذفة للطوربيد من طراز سوورد فيش Sword fish ـ وهى طائرات قديمة ذات جناحين ومحرك مروحى واحد ـ ولم تصب بسمارك إلا بطوربيد واحد عيار 18 بوصة لم يكن له أى تأثير . وعادت الطائرات بمعجزة إلى حاملتها قرب شمال بريطانيا ، بعد أن تعرضت لعاصفة من طلقات المدافع المضادة للطائرات من البارجة .

أصدر الأدميرال لوتينز أمرًا بالاتجاه مباشرة نحو الساحل الفرنسى ، لاختصار المسافة بدلاً من القوس الواسع فى المحيط الأطلنطى . خاصة أن السدادات المؤقتة للفتحات الخلفية الثلاث سقطت من مكانها فى أثناء المناورات الحادة ، مما أدى إلى تدفق المزيد من المياه ، وخفض سرعة البارجة إلى 16 عقدة فقط ـ « العقدة Knot تساوى 1,852 كيلومتر فى الساعة » . ولما تأكدت الوجهة النهائية لبسمارك تجمع أسطول المطاردة البريطانى كله للحاق بها ، وقطع الطريق أمامها نحو الساحل الفرنسى . واستطاعت طائرة استطلاع ـ بطاقم أمريكى ـ من طراز كاتالينا Catalina ، انطلقت من قاعدة شمال إيرلندا ، والمصممة لكى تبقى محلقة مدة 28

ساعة متصلة بما تحمله من وقود يصل إلى 1750 جالونًا ، اكتشاف موقع بسمارك جنوب غرب بريطانيا فى صباح يوم 26 مايو .

واندفعت البارجة البريطانية الثقيلة ريبالس Repulse لمطاردتها واللحاق بها . بينما كان هناك أسطول بريطانى آخر قادم من مضيق جبل طارق ، تقوده حاملة الطائرات آرك رويال Ark Royal ويضم البارجة رينيون Renown والطراد شيفيلد Sheffield . وأرسلت الحاملة 15 طائرة قاذفة للطوربيد لضرب بسمارك ، فأخطأت الهدف وضربت الطراد شيفيلد الذى كان فى نفس الطريق ، بسبب سوء الأحوال الجوية والسحب الكثيفة .

واندفعت بعض الغواصات البريطانية من البحر المتوسط لتقف فى خليج بسكاى فى انتظار بسمارك . بينما اندفعت الغواصات الألمانية من الموانى الفرنسية المحتلة كى تشكل ستارة حامية جنوب مسار بسمارك لمنع القوة البريطانية القادمة من البحر المتوسط . ولكن هذه القوة انحرفت غربًا ثم تابعت مسارها نحو الشمال . واستمرت طائرات الطوربيد والسفن البريطانية فى مهاجمة بسمارك



طائرة (سودرد فيش) لحظة إطلاق الطوربيد الذى تحمله .



الأدميرال (جونتر لوتينز) ، غرق مع البارجة (بسمارك) .

طول الليل من جميع الجهات وهى تقاتل بعنف ، وتقذف حممًا من الدانات المتفجرة . ولم تخلُ سفينة بريطانية من إصابة ألمانية .

أُطلق على بسمارك عشرات الطوربيدات ، وسقطت طائرات كثيرة ، ولكن أحد الطوربيدات أصاب الدفة الثقيلة التى تزن 250 طنا من الصلب ، وتجمدت بزاوية 15 درجة إلى اليمين ، ولكن الرفاصات الثلاثة لم تصب بسوء . انحرفت بسمارك نحو الشمال ، وأصبحت عاجزة عن تغيير مسارها أو القيام بأية مناورة .

ولم يستطع الغواصون تحرير تروس الدفة Rudder نظرًا لضيق المكان وظروف القتال الجارى وثقل الدفة . ويقول الخبراء : إن فرصة تحقيق إصابة مماثلة لا تتعدى طوربيدًا واحدًا من كل مائة ألف طوربيد يطلق على الدفة !

وقبل منتصف الليل يوم 26 مايو ، أرسل الأدميرال لوتينز رسالة لاسلكية أخيرة إلى الزعيم هتلر : « .. انخفضت قدرة السفينة على المناورة . سنقاتل إلى آخر طلقة يا زعيمى . نؤكد ثقتنا بالنصر الألمانى .. » ورد هتلر على ذلك برسالة

مشفرة بعد ساعتين من مقره فى بيرجهوف Berghof .. « أشكركم باسم الشعب الألمانى . »

فى فجر اليوم التالى كانت خمس مدمرات بريطانية قد اقتربت من بسمارك فى جرأة ، وأخذت تضربها بعنف ، بينما كانت بسمارك عاجزة عن المناورة ، وتوجيه مدافعها بدقة . ثم بدأت جميع السفن البريطانية فى فتح نيران مدافعها من جميع الجهات على البارجة بسمارك لمدة ساعتين متواصلتين . واقتربت إحدى المدمرات وأطلقت عليها عدة طوربيدات من مسافة لا تزيد على كيلومترين ، مع أن أقل مسافة آمنة تبلغ حوالى ستة كيلومترات .

وفى الساعة العاشرة وأربعين دقيقة صباح يوم 27 مايو 1941 ، بدأت بسمارك فى الغوص نحو الأعماق . وانسحبت جميع السفن البريطانية بسرعة من المكان ، حيث كان من المتوقع أن تمتلئ المنطقة بالغواصات الألمانية .. وبالفعل وصلت إحدى عشرة غواصة ألمانية لإنقاذ البحارة ، وأمكنهم إنقاذ 115 شخصًا ، وغرق مع البارجة 2106 أشخاص ، من بينهم قبطانها إيرنست ليندمان ، وقائد أسطول الأدميرال جونتر لوتينز .

وقد سجل الأدميرال البريطانى جون توفى ـ قائد أسطول حماية الوطن البريطانى ـ فى كتاب صدر له بعد الحرب قائلاً :

« ... خاضت البارجة بسمارك معركة بحرية ، شجاعة ، ضد سفن متفوقة عليها إلى حد كبير . ومع ذلك تمسك القادة الألمان بأرقى تراث للبحرية الألمانية . وعندما كانت تغوص إلى أعماق المحيط ، كانت أعلامها مازالت ترفرف على ساريتها » .

* * *

فى مايو 1989 عثر فريق بحث فرنسى ، بقيادة روبرت بالار Robert Ballard ، وبالاستعانة بغواصة الأعماق الأمريكية آرجو Argo ، على حطام البارجة بسمارك على عمق 4500 متر فى قاع المحيط الأطلنطى . فى منطقة تبعد حوالى ألف كيلومتر عن ميناء بريست الفرنسى ، حيث تم تصوير الحطام بكاميرا فيديو آلية تحت الماء . وهو نفس الفريق الذى عثر على حطام السفينة السياحية البريطانية تايتانيك Titanic عام 1985 ، والتى غرقت أمام السواحل الكندية عام 1912 بعد اصطدامها بجبل جليد .

وقد أظهر تصوير البارجة الغارقة عن مفاجأة كبيرة ، إذ كان من المعتقد أنها غرقت بسبب إصابتها مباشرة بطوربيدين تحت مستوى خط الماء ، أطلقتهما المدمرة دورسيتشاير Dorsetshire من مسافة كيلومترين ، وذلك طبقًا للسجلات البحرية البريطانية . ولكن تبين أن البارجة لم تصب بشىء من ذلك ، وأن الطوربيدات لم يكن لها تأثير يذكر على دروع المدمرة . مما يؤكد وجهة النظر الألمانية ، حيث صدرت عدة كتب ألمانية حول الموضوع ، أهمها كتاب بوركارد فون مولينهايم ـ ريخبيرج Burkard von Mullenheim--Rechberg ، الذى كان قائدًا لمدفعية البارجة بسمارك ، وأصدر كتابًا حول اللحظات الأخيرة للبارجة نشر فى برلين عام 1980 ، أكد فيه أن الأدميرال لوتينز أمر بفتح طابات الإغراق فى قاع البارجة ـ بعد أن تأكد من استحالة كسب المعركة ـ حتى لا تقع فى أيدى البريطانيين . وأن أيًا من إصاباتها لم تكن تتسبب فى غرقها ، حيث إنها مصممة من عدة أجزاء محكمة ضد تسرب الماء فى حالة إصابة أى جزء منها .

وقد عرضت مجلة « دير شبيجل » الألمانية هذا الكتاب ، وقابلت بين وجهة النظر الألمانية والبريطانية ، بعد اكتشاف حطام البارجة وتصويره تحت الماء .

ولقد انتهى اليوم عصر البوارج الثقيلة ، حيث إن تكاليف تشغيلها وصيانتها وحراستها باهظة للغاية ، ولم تعد عملية فى الحروب الحديثة . وآخر بارجة أُغرقت كانت البارجة الأرجنتينية جنرال بلجرانو Belgrano ، التى أغرقتها غواصة بريطانية فى حرب فوكلاند عام 1982 ، ولايوجد الآن فى العالم كله سوى أربع بوارج أمريكية ـ متوقفة عن العمل . وهى نيوجيرسى Newjersy ، و إيوا Iowa ، وميسورى Missouri التى وقعت اليابان على ظهرها وثيقة الاستسلام فى 2 سبتمبر 1945 ، وكذلك البارجة ويسكنسون Wisconsin . ومن الخطأ إطلاق اسم البوارج على أية سفينة حربية ، إذ إنها تتفاوت طبقًا للتسليح والحمولة والدروع والمهام وغيرها .

بتصرف مختصر عن المصادر :

1) Pursuit, the sinking of the Bismarck, by Ludovic Kennedy. Published by William Collins Sons and Co. Ltd., 14 st. james's place. London, SW1--1ps, 1974, U.K.

2) Der Spiegel Magazine, Nr. 25, June 1989. Brandstwiete 19, 20457, Hamburg, Germany.

ضرب قاعدة الاتصالات الألمانية فى المحيط الهندى

[بقلم : جيمس ليسور]

عندما قامت اليابان بضرب الأسطول الأمريكى فى ميناء بيرل هاربر فى جزر هاواى فى 7 ديسمبر 1941 ، دفعت بقواتها البرية والبحرية جنوبًا وغربًا ، حيث تم ضرب القوات البريطانية فى بورما وسنغافورة ، والقوات الهولندية فى أندونيسيا ، تمهيدًا لاحتلال الهند . لذلك مدت اليابان نطاق عمليات غواصاتها إلى المحيط الهندى ، لقطع خطوط المواصلات البحرية البريطانية إلى الهند وأستراليا .

ولكن فى سبتمبر 1942 اتفقت اليابان مع حليفتها ألمانيا على أن يكون المحيط الهندى منطقة عمليات للغواصات الألمانية ، حتى تتفرغ الغواصات اليابانية للعمل فى المحيط الباسفيكى أكبر محيطات العالم . وبالفعل أرسل الأدميرال كارل دونيتز ـ قائد الغواصات الألمانية ـ 13 غواصة للعمل فى الحال فى المحيط الهندى ، ثم دعمها بعد ذلك بأعداد أخرى .

وقامت المخابرات البحرية الألمانية بإقامة شبكة ممتدة لجمع المعلومات عن مسار سفن الحلفاء على امتداد الساحل الشرقى الإفريقى ، وخليج عدن ، والهند ، وأندونيسيا ، وأستراليا ، والجزر المتناثرة فى المحيط ، لمتابعة تحركات سفن الحلفاء . وكانت جميع المعلومات يتم تجميعها لاسلكيًا بالشفرة فى قاعدة للاتصالات فى مكان ما غرب الهند . ثم تقوم هذه القاعدة بتزويد كل غواصة على حدة ـ وفى أوقات محددة مساءً ـ بمهمتها لاعتراض سفينة محددة فى المكان والزمان الملائم بالضبط .

وخلال شهر نوفمبر 1942 بلغت السفن الغارقة 46 سفينة ، حمولتها أكثر من 240 ألف طن ، وهو أمر يصعب على البريطانيين تعويضه . وعُرف من الناجين أن الغواصات كانت ألمانية وليست يابانية كما فى الماضى .. وتصاعد الشك بأن الغواصات ربما تتلقى معلومات صحيحة عن مسار السفن ، وقد يكون وراء ذلك شبكة للتجسس فى الهند أو المنطقة بأكملها .

فى أوائل ديسمبر 1942 ، عُقد فى مقر البحرية البريطانية

فى لندن اجتماع للجنة التنفيذية للعمليات الخاصة Special Operation Executive Com. ، التى تعرف اختصارًا باسم « سو » Soe ، وذلك لدراسة الموضوع . فكيف أمكن للألمان أن يعملوا بمثل هذه الدقة وسط محيط شاسع ؟ فحتى عندما سُلم إلى قباطنة السفن أوامر مختومة لاتفتح إلا فى عرض البحر ، تحتوى على أوامر لتغيير مسار السفن على بعد مئات الكيلومترات من مسارها الأصلى ، كانت هناك دائمًا غواصة ألمانية فى انتظارهم بطوربيد .

وانتهت اللجنة إلى أن هناك تسربًا للمعلومات ، وراءه شبكة تجسس كبيرة فى المحيط الهندى . ووافق الأعضاء على قيام فروع اللجنة فى الهند وعدن وكينيا وغيرها ببحث الموضوع بصورة عاجلة . وهذه اللجنة بفروعها تابعة اسميًا لوزارة الاقتصاد ، ولكنها فى الواقع تضم أعضاء عسكريين محترفين ، للقيام بالمهام « القذرة » من خطف واغتيالات وتفجيرات وتزوير وثائق وغيرها ، من أجل المصلحة البريطانية العليا فقط ـ وما زالت حتى الآن !

فى فيلا بعيدة فى مدينة ميروت Meerut شمال شرق

العاصمة دلهى اجتمع خمسة رجال يمثلون قيادة العمليات الخاصة « سو » فى الهند ، برئاسة كين ماكينزى Kane Mackenzie . وخلال أيام أظهرت أجهزة التوجيه والبحث عن الإشارات اللاسلكية فى كل أنحاء الهند ، عن وجود محطة تعمل ليلاً ، وتقع على بعد 400 كيلومتر جنوب ميناء بومباى Bombay ، أكبر الموانى الهندية على الساحل الغربى .

ولكن هذا المكان يشير بالتحديد إلى مستعمرة جوا GOA البرتغالية ، التى اكتشفها فاسكو دى جاما عام 1498 . ولكن البرتغال على الحياد ، وهو حياد بالغ الأهمية لمصالح الحلفاء ، حتى إن الحكومة البريطانية برئاسة ونستون تشرشل ، أصدرت تعليمات صارمة بعدم القيام بأية أعمال من شأنها انتهاك ذلك الحياد .

كانت هناك أربع سفن تابعة لدول المحور Axis ، لجأت إلى ميناء مارماجو Marmagao فى مستعمرة « جوا » للاحتماء به حينما اندلعت الحرب . وكانت إحداها إيطالية ، والباقى ألمانية ، أكبرها وأهمها سفينة الشحن الحديثة إيرين فلايس Ehren Fleiss ، حمولة 21 ألف طن . حيث زودت

بمحركى ديزل قويين ، وألواح الصلب السميكة ، وقواعد لتركيب المدافع الثقيلة ، حيث يمكن تحويلها بسرعة إلى طراد ثقيل Cruiser بسرعة 20 عقدة ـ حوالى 37 كيلومترًا فى الساعة .

ولكن السلطات البرتغالية طلبت من السفن الأربع نزع أجهزة الراديو « اللاسلكى » منها ، إذا كانت تريد البقاء والاحتماء بالميناء المحايد ، مع عدم وجود أية مدافع أو رشاشات أو أسلحة ، طبقًا للقواعد الدولية . فهل يمكن أن يكون الألمان قد خبئوا جهازًا لاسلكيًا فى إحدى السفن ، وخاصة فى أكبر سفينة تابعة لهم فى الميناء ؟

وأظهرت التحريات السريعة لعملاء المخابرات البريطانية فى المستعمرة البرتغالية ، أن هناك شخصًا ألمانيًا يعرف باسم مارتن ترومب Martin Tromp يقيم مع زوجته فى العاصمة بانجيم Panjim ، ويتردد عليه الكثير من الأشخاص المحليين والأجانب . ولاشك أن الاسم مستعار لأدميرال هولندى قديم ، وأن هذا الشخص لابد أنه يدير شبكة لجمع المعلومات عن مسار سفن الحلفاء Allied . ثم إبلاغها للغواصات كل ليلة ، عن طريق جهاز الإرسال المخبأ فى السفينة « إيرين فلايس » .

درس قادة لجنة « السو » فى الهند كافة الاحتمالات الممكنة لوضع حد لهذه الشبكة القاتلة ، بما فيها الهجوم على السفن الراسية فى الميناء ، ولكن ذلك الأمر قد يثير مشكلات سياسية خطيرة . واستقر الرأى على أنه إذا كان من الصعب تدمير جهاز اللاسلكى ، فلابد من القضاء على الرجل الذى يقبع خلف الجهاز نفسه . وعهد بهذه المهمة إلى ضابطين فى الجيش البريطانى ، عضوين فى لجنة العمليات الخاصة ـ فرع الهند ـ هما الليفتانت كولونيل « مقدم » لويس بوث Louis Booth ، والكابتن « نقيب » جيفرى ستيوارت Jeffrey Stewart .

وسافر الاثنان بسيارة فورد مستعملة وملابس مدنية من بومباى ، عبر الطريق الجنوبى إلى مستعمرة جوا . وعلى الحدود ، ألقى المسئولون نظرة على الأوراق المزورة التى تفيد أنهما من رجال الأعمال فى إحدى الشركات الهندية ، وسمحا لهما بالمرور .

توجه بوث وستيوارت رأسًا إلى القنصل البريطانى فى بانجيم ، وحصلا منه على عنوان منزل ترومب . ثم تأكدا بنفسيهما أن المنزل يقع فى منطقة مكتظة ، قرب

تقاطع طريق يقف عنده أحد رجال المرور دائمًا .

فى صباح اليوم التالى ، توجه الاثنان إلى منزل ترومب ، وقالا له من الشرفة بالألمانية إن لديهم رسالة عاجلة له ، فسمح لهما بالدخول بسرعة .

وفى الحال تناول بوت مسدسه ، وسحبه هو وزوجته إلى السيارة . صاح الرجل بالإنجليزية طالبًا النجدة ، وصرخت زوجته فى هلع وسط ذهول المارة وتلويح رجل البوليس ، ولكن بوت الضخم قذف بهما داخل السيارة ، وهدده بقتله فى تلك اللحظة إذا لم يخرس .

قبل الحدود حقناهما بعقار « البنتوثال » Pentothal حتى يشعرا بالنعاس ، وتسلق بوت أقرب عمود تليفون وقطع الأسلاك ، وسرعان ما غادرا المستعمرة بلا صعوبة .

فى نفس اليوم أصدرت السفارة الألمانية فى العاصمة البرتغالية لشبونة ، احتجاجًا شديدًا على خطف مواطنين ألمانيين من مستعمرة جوا ، واتهمت البريطانيين بخرق الحياد البرتغالى . وأسفر التحقيق مع ترومب عن القبض على مواطن هندى فى ميناء بومباى ، يعمل بدافع وطنى ضد القوات البريطانية التى تحتل الهند ،ومن خلاله تم القبض على آخرين .

ولكن لم يمر أسبوع واحد ، حتى عادت الرسائل اللاسلكية إلى سابق عهدها ، واستمرت الغواصات الألمانية فى ضرب سفن الحلفاء بدقة . وهذه الدقة الشديدة لا تعتمد على مجرد البيانات والمعلومات فحسب ، فلابد من تحليل اتجاه السفينة وسرعتها وحمولتها ، ووقت مغادرتها الميناء وحساب قوة الرياح ، حتى يمكن حساب نقاط تقاطع خطوط الطول والعرض ، لضرب السفينة فى المكان المناسب .

عقد قادة اللجنة اجتماعًا آخر فى مدينة ميروت الهندية ساده الوجوم ، إذ كان واضحًا أنه لا يمكن القبض على جميع الجواسيس فى الهند أو غيرها من الدول المطلة على المحيط الهندى . وإذا كان ترومب قد اعتقل ، فلقد حل محله آخر ، وسوف يليه ثالث ورابع .

اقترح ماكينزى ـ رئيس فرع « السو » فى الهند ـ بأنه يجب تكليف « الهواة » للقيام بالمهمة ، طالما أن القوات النظامية قد عجزت عن العمل . ويمكن لمجموعة من المدنيين مكونة من 20 رجلاً ، التوجه إلى السفينة الألمانية وتدمير جهاز الإرسال . وعندئذ يمكن القول إنهم مجموعة من البريطانيين كانوا فى المستعمرة لقضاء عطلة ـ كما يفعل

الكثيرون سواهم ـ وهناك جاءتهم فكرة الصعود إلى السفينة الألمانية من قبيل المزاح .

ولن يعترف الألمان أبدًا بوجود جهاز راديو « لاسلكى » ، كما أن السلطات البرتغالية سوف تطلق بعض التهديدات الحادة التى لاقيمة لها ، وتتوقف المسألة عند ذلك الحد . إذ لا يمكن الإدّعاء بأن هؤلاء الرجال المدنيين يحاربون فى جانب الحلفاء .

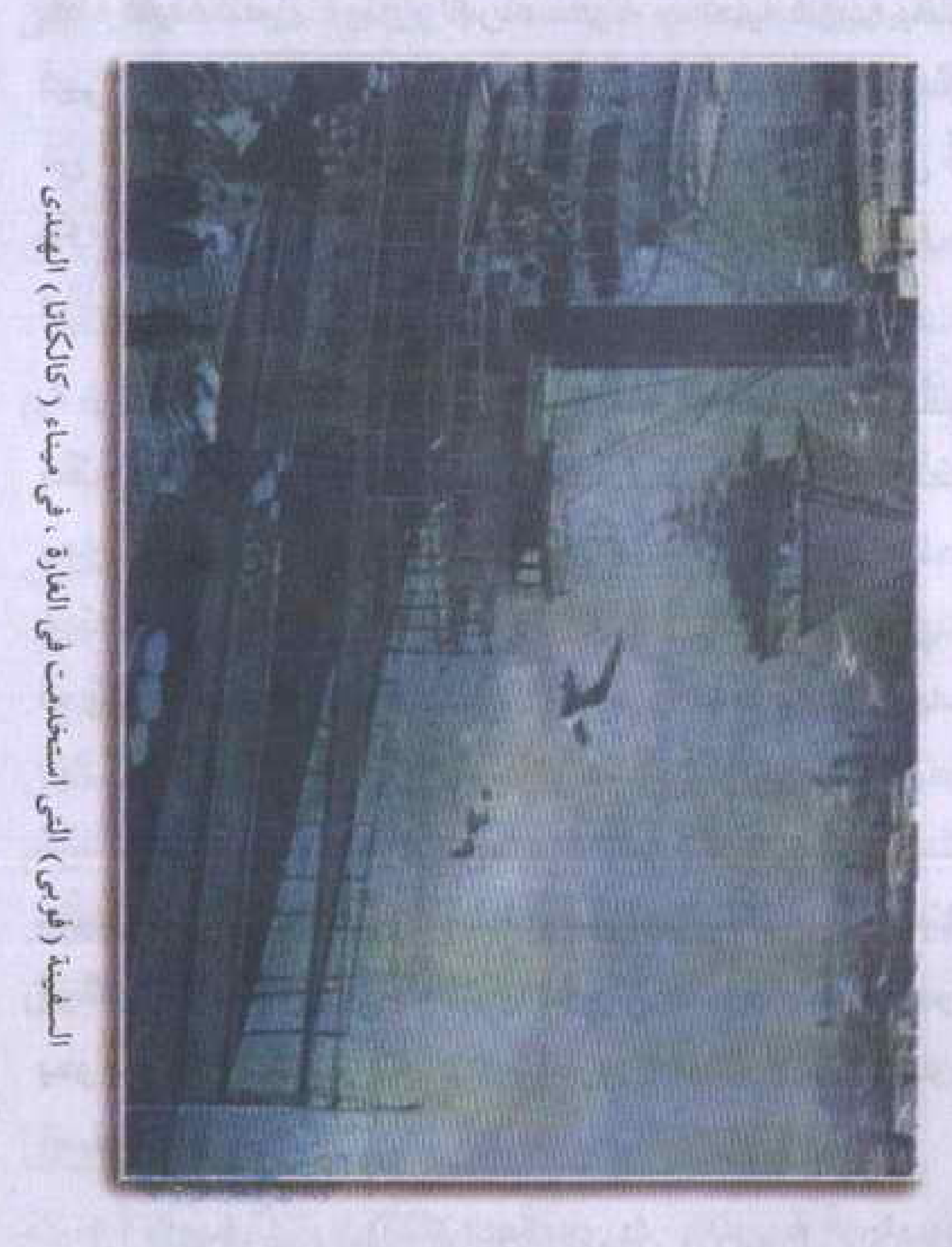
فى نادى الفرسان فى ميناء كالكاتا Culcutta شمال شرق الهند ، عقد اجتماع للأعضاء البريطانيين المدنيين ، وطلب منهم التطوع للقيام بمهمة خاصة سرية ضد الألمان . تطوع الجميع ، ولكن تم اختيار 14 عضوًا منهم ، واستكمل العدد الباقى من النادى الإسكتلندى فى نفس المدينة . وهم جميعًا فى منتصف العمر ، ورجال أعمال كبار ، ومديرو شركات ضخمة ، وبعضهم من العسكريين المتقاعدين الذين وصلوا إلى أرفع الرتب .

تقرر تدريب الفريق لمدة أسبوعين فى إحدى الثكنات العسكرية البريطانية فى ضواحى كالكاتا . بينما انهمك أعضاء لجنة العمليات الخاصة فى جمع المعدات اللازمة ، ووضع

خطة دقيقة للعمل . وتقرر شراء سفينة ساحلية قديمة باسم فيبى Fabi ، طولها 63 مترًا ، وسرعتها 9 عقد ـ 17 كيلومترًا فى الساعة ـ وذلك لاستخدامها فى المهمة السرية . على أن يتولى قيادتها برنارد ديفيز Bernard Davis عضو النادى ، والذى تولى قبل تقاعده قيادة مدمرات وطرادات ثقيلة .

وأخذ ديفيز يعمل على أن تبدو السفينة الصغيرة وكأنها ناقلة نفط ، حتى لا تثير الشبهات ، مع استخدام نفس بحارتها العشرين الهنديين . وامتلأت عنابر السفينة بالفحم استعدادًا لرحلة طويلة من كالكاتا شمالاً إلى جنوب الهند ثم إلى « جوا » ، أى حوالى 2500 ميل ـ ما يعادل أربعة آلاف كيلومتر ـ على أن يتوجه أعضاء الفريق بالقطار من كالكاتا إلى ميناء مادراس Madras على بعد 1600 كيلومتر جنوبًا على الساحل الشرقى للهند . ومنها بالقطار إلى ميناء كوشين Cochin على الساحل الغربى جنوب المستعمرة بحوالى 650 كيلومترًا . حيث ينتظرون هناك لأيام وصول السفينة فيبى .

فى ذلك الوقت فطن قباطنة السفن الأربع إلى الأخطار المحدقة بهم ، بعد خطف ترومب وزوجته . وقرروا فى اجتماع



السفينة (فوري) التي استخدمت في الغارة ، في ميناء (كالكاتا) الهندي .

عقدوه على ظهر السفينة إرين فلاين ، مضاعفة الحراسة الليلية والنهارية ، واتخاذ كل الاحتياطات الممكنة . بما فيها إعداد ألغام من البارود المخبأ والكيروسين فى قذائف موزعة للدفاع عن السفن ، أو حتى إغراقها أو إشعال النيران بها حتى لا يستولى عليها الإنجليز ، وإطلاق صفارات السفن بصورة متواصلة عند حدوث ما يريب .

وقد لاحظ عملاء المخابرات البريطانية فى المستعمرة هذه الإجراءات الشديدة ، ولذلك أصبح واضحًا أمام لجنة العمليات الخاصة ، أن المتطوعين العشرين لن يستطيعوا بأى حال من الأحوال التغلب على حوالى 120 بحارًا على ظهر السفينة إيرين فلاين ، وبالتالى تمكنهم من تدمير جهاز اللاسلكى المخبأ . فقرروا على عجل إرسال جاك كارترايت **Jack cartewright** مدير إحدى الشركات البريطانية فى الهند ، إلى مستعمرة «جوا» لتنظيم مهرجان وحفل استقبال فى الميناء والعاصمة ليلة الهجوم ، بحيث يكون معظم البحارة بعيدين عن سفنهم .

كان كارترايت رجلاً عمليًا ، واضح الكلمات بطريقة مباشرة . وتوجه فور وصوله إلى « جوا » إلى منزل مسئول حكومى كبير له ابنان يدرسان فى جامعات الهند . وحثه على

إقناع الحاكم العام أو مدير الميناء على إقامة مهرجان وحفل استقبال للسفن الراسية فى الميناء ، تعبيرًا عن الضيافة وحياد البرتغال .

وسلمه مجموعة مطبوعة من بطاقات الدعوة ، عليها العلم البرتغالى وخاتم المستعمرة الرسمى . ثم أتبع ذلك بدفع كافة تكاليف حفل الاستقبال فى العاصمة ، والمهرجان فى الميناء ، مع مبلغ كبير خاص به ، على أن يكون ذلك مساء يوم الاثنين 8 مارس 1943 .

ولم ينس وهو يودع مضيفه أن يخبره أن له مبلغًا آخر سوف يتسلمه من البنك المحلى بعد انتهاء الحفل ، وأنه سوف يتكفل بنفقات ابنيه حتى تخرجهما من جامعات الهند . وفى حالة نقض الاتفاق أو الاخلال به فإن ابنيه ـ للأسف ـ سوف يدفعان الثمن من حياتهما ! وربما يمتد ذلك إلى شخصه الكريم وعائلته المصونة داخل المستعمرة .

ثم توجه كارترايت من فوره إلى بعض زعماء رجال العصابات وبيوت « الدعارة » ، وطلب منهم صراحة الاشتراك فى المهرجان وإقامة الزينات وألا يكلفوا البحارة أية نقود فى مقابل مأكلهم ومشربهم وملذاتهم ، وأعطى كلاً منهم مبلغًا

كبيرًا من المال لتغطية النفقات . وطلب منهم منع استخدام سيارات التاكسى بعد الحادية عشرة مساءً ، وكذلك منع استخدام أى زوارق للصيد أو غيرها بعد ذلك الوقت حتى الفجر ، وانتظار أية أوامر منه للقيام بعمليات طارئة أخرى .

ثم أقام فى منزل صديق له فى الميناء يراقب الموقف ويتابع التنفيذ ، فالأموال يمكنها أن تفعل أى شىء بما فيها الحرب !

وصلت السفينة « فيبى » فى موعدها المقرر إلى ميناء كوشين ، واستقلها الفريق الانتحارى وسط خيبة أمل عارمة ، فقد كانوا يتوقعون سفينة أكبر حجمًا ، وأنظف وأسرع من ذلك . وتحركت « فيبى » فى الحال نحو الشمال على طول الساحل الغربى للهند ، إذ إن أمامها ثلاثة أيام للوصول إلى « جوا » .

وخلال الرحلة تولى قائد المجموعة بيل جريرسون Bill Grierson ـ وهو كولونيل سابق « عقيد » ومدير إحدى الشركات الكبرى ـ الإفصاح عن مهمتهم لأول مرة ، بالاستيلاء على السفينة الألمانية أو إغراقها لخطورتها . ثم وزع الرجال فى جماعات صغيرة كل منها له مهمة خاصة على ظهر السفينة . وحرص جريرسون على عدم ذكر أى شىء عن

جهاز اللاسلكى ، خوفًا من معرفة هدف المهمة فى حالة فشلها ووقوع البعض أسرى .

وأخذت كل جماعة تتدرب على مهمتها فوق فحم السفينة ، وفك وتركيب الرشاشات ـ التى كانت كلها ألمانية بذخيرتها سبق الاستيلاء عليها حتى يبعد أى شبهة عن تورط بريطانيا فى الحادث ـ ولكن إذا أصيب أحدهم ، فعليه أن يدعى أنه مجرد سائح متجه إلى بومباى وتعطلت سفينته . ومن لم يمكنه اللحاق بالسفينة « فيبى » ـ عند إطلاق ثلاث صفارات للانسحاب ـ فعليه السباحة إلى الشاطئ والتوجه إلى صهاريج شركة « شل بورما » فى الميناء ، ذات اللون الفضى . وهناك سوف يجدون كارترايت مع رجاله الأقوياء وسوف يتولى هو عودتهم عبر الحدود .

خلال تلك الفترة عرفت كل مجموعة مهمتها على وجه التحديد ، طبقًا للرسومات التوضيحية الكاملة للطبقات الأربع للسفينة الألمانية .

مرت السفينة « فيبى » على بعد ثلاثة كيلومترات أمام ميناء مارماجو قبيل منتصف الليل . ثم استمرت فى سيرها عدة أميال أخرى نحو الشمال وكأنها فى طريقها إلى ميناء

بومباى الهندى ، ثم عادت نحو الجنوب . كان ميناء مارماجو تغمره أضواء المهرجان ، والموسيقى الصاخبة تملأ المكان ، وحشود كبيرة من المواطنين والنساء والبحارة .

وكان أغلب الضباط فى السفن الراسية ، بما فيها سفن المحور الأربع ، قد توجهوا إلى حفل الاستقبال الذى أقامه نائب مدير الميناء فى منزله الكبير وحديقته الواسعة على تل مرتفع فى العاصمة ، وقد ضم الحفل كبار المسئولين الحكوميين البرتغاليين ورجال الجيش والبوليس وزوجاتهم .

بعد منتصف الليل ، وصلت السفينة « فوبى » والتصقت بالجانب الآخر المواجه للبحر للسفينة إرين فلايس ، حتى لا تكتشفها كشافات قلعة كابو فورت العسكرية البرتغالية . وأخذوا فى قذف السلالم المصنوعة من قضبان الخيزران وحبال الكتان ، حيث إن السفينة الألمانية ترتفع بحوالى ستة أمتار . وأخذ الرجال يتسلقون السلالم ، بينما « فيبى » تتحرك ببطء على طول السفينة .

وصرخ أحد الحراس الألمان ، وسلطت الكشافات الساطعة على السفينة فيبى ، فعاجلها أحدهم بدفعة رشاش فانفجرت المصابيح القوية . بعدها بقليل بدأ صوت صفارة السفينة يدوى

بـدون انقطـاع ، بينمـا كـانت كل جماعـة تقـوم بمهمتهـا بسرعة . وترددت صفارات السفن الثـلاث الأخرى ، وطغـى على أصوات الموسيقى الصاخبة فى الميناء وحفل الاستقبال .

وأصر الضباط الألمان على العودة فورًا ، ولكن لم تكـن هناك سيارات ، فأخذوا فى الركض نحو الميناء . وهنـاك وقفوا على الأرصفة مع البحارة يشاهدون ما يجرى ، فلم تكن هناك قوارب لنقلهم إلى السفن .

كان العمل السريع يجرى إنجازه على سطح السفينة الألمانية ، حيث قتل قبطانها وأحد الضباط وكل من حاول المقاومة . وهرع آخرون لفتح الصمامات الثلاثة للإغـراق فى قاع السـفينة ، حتـى لا يستولى عليهـا البريطـانيون . وقامت جماعة بتدمير جهاز الراديو « اللاسلكى » الـذى كان فى غرفة خاصة ، بعد نسـف البـاب الفولاذى بعجينـة بلاستيك متفجرة . ثـم أخذ الرجـال فـى الانسحاب بعد أن أطلقت فيبى ثلاث صفارات .

فى نفس الوقت اعتقد قباطنة سفن المحور الأخرى أن هذا الهجوم مقدمة لفرقة مغيرة للاستيلاء على السفن ، فأشعلوا

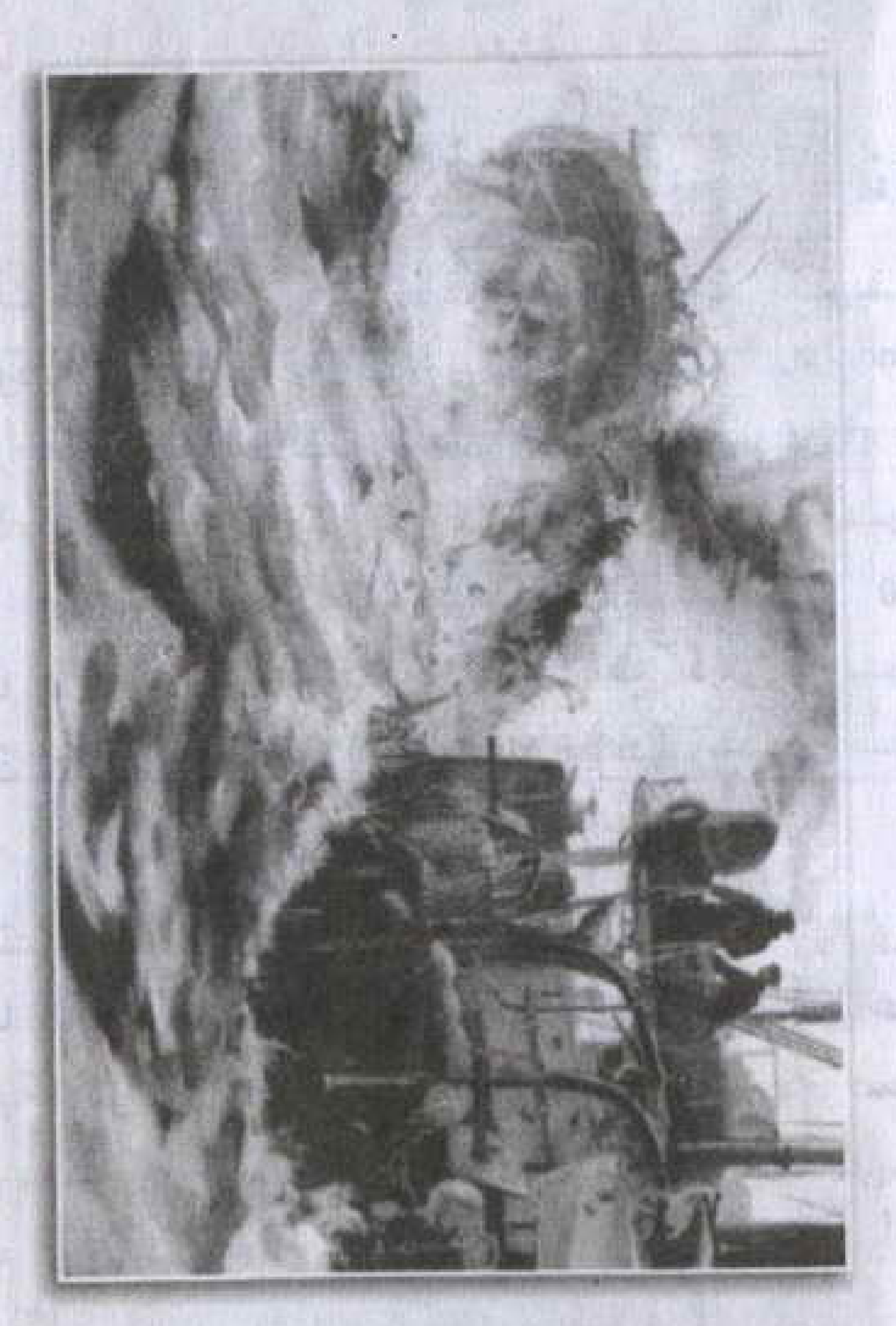
كان سطح السفينة الألمانية (ريزن فلاس) خاليا حينما بدأ الهجوم عليها .

فيها النيران وأغرقوها حيث هى وسبح بحارتها نحو الشاطئ .

انطلقت السفينة فيبى نحو الشمال بأقصى سرعة طوال يوم الثلاثاء التالى ، خوفًا من أن يكون أحد يتبعها ، ثم وصلت إلى بومباى بعد أيام دون أى خسائر . وبدأت الغواصات الألمانية تعتمد على نفسها فى اصطياد ضحاياها من السفن ، وسط خضم هائل من مياه المحيط الهندى ، الذى تبلغ مساحته 70 مليون كيلومتر مربع .

بتصرف مختصر عن كتاب :

-- Boarding party, by James Leasor. Published by William Heinman Ltd,
15 Queen street, London, 1978, U.K.



بدأت السفينة (فوبى) فى الابتعاد ، بعد أن أضرمت النيران فى السفينة الألمانية ، وتم تدمير الجهاز اللاسلكى .

(شين كونرى) كقائد غواصة سوفيتية فى الفيلم الذى كشف عن الحادث الحقيقى

اللحاق بالفرقاطة السوفييتية المتمردة

[بقلم : توم آنسين]

بدأت القصة الغربية بفيلم سينمائى أمريكى على الطريقة الهوليودية . وقد عرض الفيلم لأول مرة فى أوائل عام 1990 باسم « صيد أكتوبر الأحمر » The Hunt for Red October ، عن قصة للكاتب الأمريكى توم كلانسى Tom Clancy بنفس الاسم ، وكانت من أكثر الكتب مبيعًا . تكلف الفيلم حوالى 40 مليون دولار ، وقام ببطولته شين كونرى مع آخرين ، ومن إخراج جون ماكترنان John Mactiernan ، الذى أدخل الكثير من التكنولوجيا العسكرية فى الفيلم .

وتتناول القصة باختصار غواصة نووية سوفييتية ، يحاول قائدها راميوس Ramius الاقتراب بحذر من إحدى القواعد البحرية الأمريكية . كان رأى القادة العسكريين أن الغواصة تقوم بمناورة للقيام بهجوم نووى مفاجئ ، وأن عليهم القيام فى الحال بضربة نووية مضادة . بينما كان رأى رجال المخابرات أن الغواصة تحاول اللجوء إلى الغرب .

ولكن لم يكن هناك من دليل ملموس يؤيد هذا الرأى ،

سوى أنه مجرد إدراك حسى فائق Esp . حرص الفيلم أن تكون أحداثه قبل عام 1984 ، عندما تولى ميخائيل جورباتشوف السلطة ، ودعا إلى المصارحة وإعادة البناء والتهدئة والانفتاح على الغرب ، وحتى لا يسىء الفيلم إلى العلاقات الناشئة الجديدة . أى أن الفيلم يدور فى فترة سابقة خلال الحرب الباردة ، التى كانت فيها الدولتان العظميان تتخوفان من الضربة النووية الأولى ، كهاجس مرعب ومحتمل . وقد أثنى الخبراء العسكريون على التفاصيل الفنية الكثيرة التى تحكم التصرفات الحربية الروسية أو الأمريكية فى مثل هذه المواقف .

ولكن ويا للغرابة ، فإن هذا هو ما حدث بالفعل ، ولكن مع فرقاطة حديثة ، وليس غواصة نووية ، ولكن آثار الحادث قد تكون متقاربة . ففى أوائل مارس 1990 ، أدلى مسئول فى المخابرات السوفييتية KGB ، برتبة ميجور جنرال «لواء» لصحيفة إزفستيا الروسية Izvestia بأن إحدى الفرقاطات تمردت عام 1975 . وحاولت اللجوء إلى أحد الموانى السويدية . وقد حوكم أفرادها وأعدم بعضهم وسجن آخرون .

وكان رأى المخابرات السوفييتية حول تمرد الفرقاطة ، أنه جريمة عادية ضد أهداف الدولة . ولكن صحيفة برافدا

Pravda ـ شبه الرسمية ـ أشارت فى تحقيق لها عن رأى مختلف . طبقًا لأقوال نيكولاى شيركاشين Nikolai Cherkashin ـ ضابط البحرية المتقاعد ـ الذى أكد أن قبطان الفرقاطة المتمردة من ضباط البحرية الشبان اللامعين ، ويتصف بالذكاء والاطلاع الجيد والمرح ، كما أنه عضو بالحزب الحاكم .

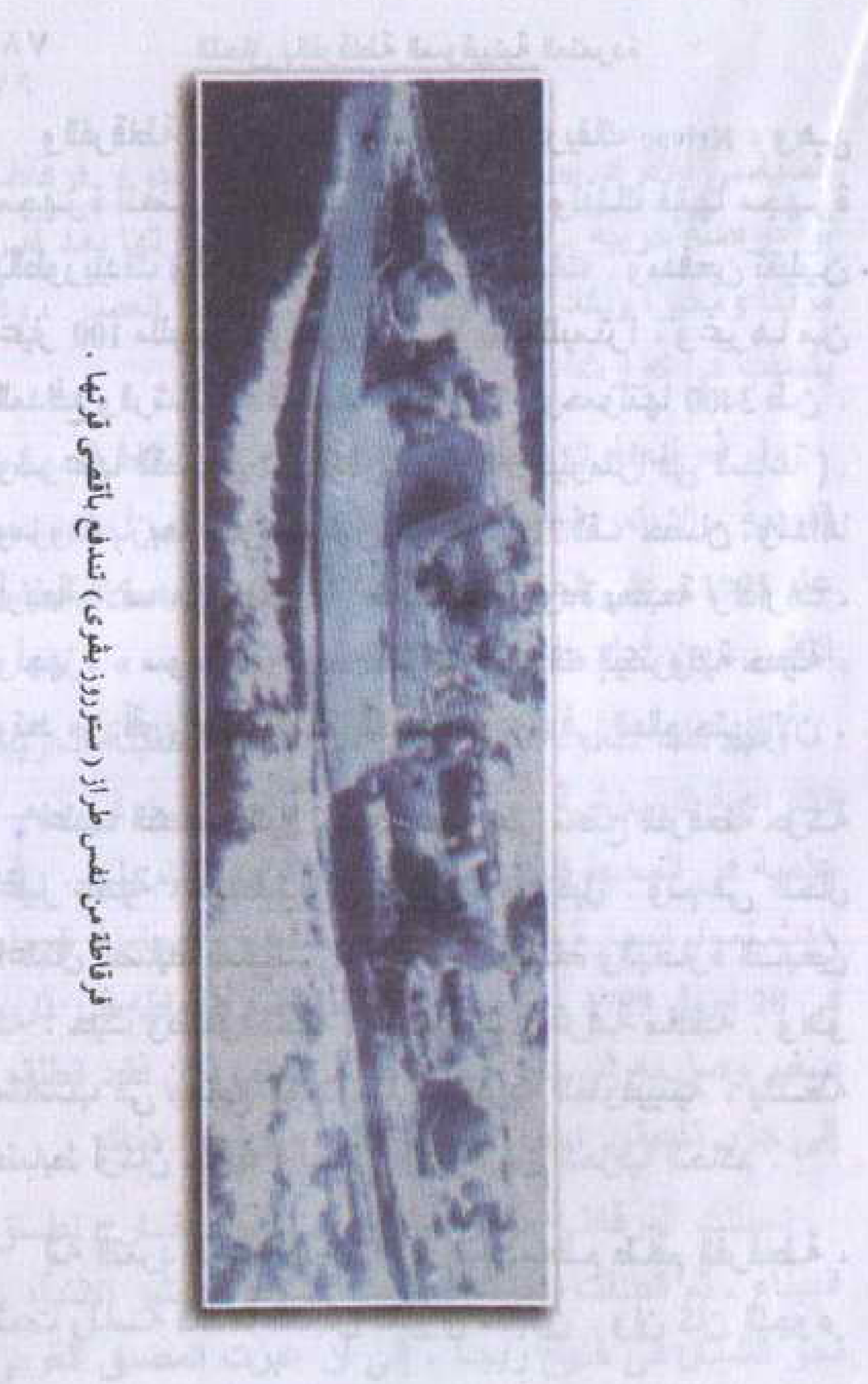
ولقد ضاق ذرعًا بالبيروقراطية والجهالة والفساد وجمود القادة الذين يحتلون مناصبهم لفترات طويلة دون أى تقدم أو تغيير . وأنه لم يكن فى طريقه إلى السويد ، وإنما إلى ميناء لينينجراد السوفييتى ، على أمل أن يصل صوته إلى الأمة بأسرها عبر الإذاعة ، وليحدث ما يحدث . وأنه بالتأكيد ليس متمردًا على بلاده ، ولكنه يعد بطلاً حقيقيًا مثل غيره من الرجال الذين يجب توجيه الشكر والتقدير لهم ، لتنبيه بلادهم إلى الركود والجمود والأفكار الضيقة فى عالم متغير ، حتى ولو دفعوا حياتهم ثمنًا لذلك .

تناولت الصحف والمجلات الروسية الحادث بالنقد والتحليل ـ الذى انتقل بالتالى إلى الصحافة الغربية ـ حتى أصبح من الصعب معرفة ما الذى حدث بالضبط ؟ حتى إن صحيفة إزفيستيا دعت شهود الحادث من القراء أن يرسلوا بآرائهم وشهادتهم إلى عنوانها فى موسكو .

ويلاحظ هنا أن عمليات النشر والتحليل والنقد ، جرت كلها والدولة السوفييتية ما زالت قائمة بكل سلطاتها الواسعة ، وجهاز مخابراتها الرهيب . وذلك قبل أن ينهار الاتحاد رسميًا فى ديسمبر 1991 ، وتتفكك دُوله ، وتستقل جمهورياته .

فى اليوم السابع من نوفمبر 1975 ، كانت الفرقاطة السوفييتية ستوروزينوى Storozhevoi ، بقيادة الكابتن ڤاليرى سابلين Valery Sablin ، فى ميناء ريجا Riga فى جمهورية لاتيڤيا Latvia ، المطلة على بحر البلتيك « البلطيق » Baltic Sea ـ والتى كانت تابعة للاتحاد السوفييتى فى ذلك الوقت ـ للمشاركة فى الاحتفال السنوى بذكرى قيام الثورة السوفييتية 1917 . فى هذا اليوم تشترك شعوب الدول المنضمة للاتحاد فى مظاهر البهجة والعروض العسكرية والحفلات الموسيقية . وترتفع الأعلام ، وتتألق الأضواء ، وتنطلق الصواريخ النارية وتوزع الهدايا .

عند الغروب غادرت الفرقاطة رصيف الميناء ، لتقف عند خط المرور على مشارف الميناء . ولكن كان يمكن لبحارتها مشاهدة الصواريخ النارية الملونة فوق المدينة من موقعهم خارج الميناء .



فرقاطة من نفس طراز (ستوروزيفوى) تسلح بأقصى قوتها .

والفرقاطة ستوروزيفوى من طراز كريفاك Krivac ، وهى مجهزة للعمل لاصطياد الغواصات . ولذلك فإنها مجهزة بالطوربيدات والصواريخ المضادة للغواصات . ومدفعين ثقيلين عيار 100 ملليمتر ، وآخرين عيار 76 ملليمترًا ، وغيرها من المدافع والرشاشات المضادة للطائرات . وحمولتها 3400 طن ، وسرعتها القصوى 32 عقدة (حوالى 59 كيلومترًا فى الساعة) . ومزودة بأربعة محركات توربينية قوتها 72 ألف حصان ، ومداها أربعة آلاف ميل بحرى . كما أنها مزودة بسبعة رادارات ، وأجهزة « سونار » Sonar صوتية ومعدات إليكترونية حديثة ، وتعد من أقوى وأحدث الفرقاطات Frigate فى العالم حتى الآن .

عندما انتصف الليل تمامًا ، دبت على سطح الفرقاطة حركة غير عادية ، خطط لها بدقة كبيرة من قبل . وتم فى الحال اعتقال الضابط السياسى ، وبعض الضباط والبحارة التابعين له ، حيث وضعوا تحت الحراسة فى غرفة مغلقة . وهو منصب فى جميع الوحدات العسكرية السوفييتية ، يشغله ضابط أركان حرب ، يتلقى أوامره من الحزب الحاكم .

إنه التمرد إذن Mutiny الذى ضم معظم طاقم الفرقاطة ، تحت رئاسة قائدها الكابتن ڤاليرى سابلين . وإن كان اللجوء

السياسى للأفراد Asylum أمر شائع ، إلا أن لجوء فرقاطة أو غواصة حربية ـ تنتمى لدولة عظمى ـ ببحارتها يعد أمرًا مربكًا ومحيرًا ويكاد أن يكون مستحيلاً فى هذا العصر ، وقد يتسبب فى كوارث .

ولم نعرف طوال السنوات الماضية ـ مع إسقاط الحوادث الفردية ـ إلا بتمرد بحارة الطراد الروسى بوتمكين Potemkine عام 1905 ، على الحكومة الروسية فى عهد القيصر نيكولاس الثانى ، من أجل حقوق الفلاحين الروس .

وقبل ذلك التمرد الذى وقع على ظهر السفينة الحربية الشراعية البريطانية باونتى Bounty ، والتى كانت فى مهمة علمية فى المحيط الهندى بقيادة الكابتن ويليام بلى . وقد حدث تمرد البحارة بسبب القسوة الشديدة والمعاملة السيئة فى 28 أبريل 1789 . ووضعوا القبطان مع ضباطه فى قارب صغير وصل به إلى جزر تيمور . أما المتمردون فقد انطلقوا إلى جزر تاهيتى Tahiti حيث أقاموا وتزوجوا هناك .

تسللت الفرقاطة ستوروزينوى بهدوء خارج نطاق الميناء ، ثم انطلقت بسرعة متوسطة ـ كى لا تثير الانتباه ـ نحو الشمال فى خليج ريجا ، إلى أن عبرت المضيق الغربى

للخليج . ثم أطفأت الأضواء ، وأوقفت العمل بأجهزة الرادار واللاسلكى «الراديو» ، وانطلقت الفرقاطة بالسرعة القصوى فى بحر البلتيك «البلطيق» نحو الشمال الغربى ، فى اتجاه ميناء ستوكهولم السويدى Stockholm والمسافة بين ريجا وهدفهم السويدى حوالى 474 كيلومترًا ـ أى حوالى 256 ميلاً بحريًا ـ لم يلحظ أحد فى القاعدة البحرية فى ريجا اختفاء الفرقاطة ، ومغادرتها مكانها عند خط المرور خارج الميناء .

وقد سجلت رادارات القاعدة تحرك الفرقاطة ، ولكن ضباط محطة الرادار اعتقدوا أن الفرقاطة لابد أنها تسلمت أمرًا بالتحرك إلى جهة ما من قيادتها ، ولكنهم سجلوا ذلك طبقًا للقواعد البحرية ، وأبلغوا الأمر ـ كروتين ـ إلى غرفة عمليات القاعدة .

لم يعر ضباط العمليات الموضوع اهتمامًا ، فدخول وخروج السفن الحربية «السوفييتية» مسألة لايمكن أن تثير أى قلق . ومع ذلك أخذ أحد الضباط يفحص أوامر العمليات ، فلم يعثر على شىء يخص هذه الفرقاطة بالذات . فطلب من قسم الإشارة الاتصال بالفرقاطة لمعرفة وجهتها ، وطبيعة الأوامر الصادرة إليها . ولكن الفرقاطة لم ترد على النداءات المتكررة الموجهة إليها ، مما زاد من قلق ضباط العمليات .

كانت قد مرت أكثر من ساعتين ثمينتين من الحيرة والقلق والتخمين . ولكن القلق تحول إلى ذعر ، عندما جاءت إشارة من محطة رادار جزيرة ساريما Saaremaa ـ التابعة لجمهورية استونيا ـ أن الفرقاطة عبرت مضيق الخليج ، وتتجه بأقصى سرعة لها نحو الشمال الغربى .

أعلنت حالة الطوارئ فى قاعدة ريجا ، والتى أبلغت الأمر فى الحال إلى الأدميرالية السوفييتية فى موسكو . وخلال دقائق استيقظ الأدميرال سيرجى جورشيكوف Sergi Goushicove ، قائد البحرية السوفييتية فأمر بإبحار تسع مدمرات وفرقاطات فورًا من ميناء ليننجراد Leningrad بأقصى سرعة ، وسوف تصل إليهم المهام بالراديو . كما أمر بإقلاع طائرة استطلاع بحرية لمعرفة مسار الفرقاطة واتجاهها على ارتفاع عال دون الاتصال بها . وأمر أيضًا بوضع سرب ـ 18 طائرة ـ من القاذفات المقاتلة التابعة للبحرية فى حالة استعداد للعمليات .

لم يكن معروفًا حتى ذلك الوقت ما الذى حدث على ظهر الفرقاطة . خاصة فى ظل الصمت اللاسلكى والتعتيم الكامل . فقد تكون الفرقاطة فى مهمة غير معروفة لقيادة عمليات ريجا حتى الآن . وكل الاحتمالات الأخرى مستبعدة وغير معقولة .

بعد قليل جاء تقرير طائرة الاستطلاع ، من أن الفرقاطة تتجه نحو الشمال الغربى رأسًا إلـى الميناء السويدى وبأقصى سرعة .

أعطى الأدميرال جورشيكوف أوامره إلى سرب القاذفات بمنع الفرقاطة من دخول المياه الإقليميـة لأية دولة أجنبية بأى حـال من الأحوال ، حتى ولو اقتضى الأمر تدميرها وإغراقها . ثم وجه أمرًا إلى مدمرات المطاردة وهى فى عرض البحر ، باللحاق بالفرقاطة والقبض عليها واصطحابها إلـى ميناء ليننجراد ، وإن تعذر ذلك يتم إغراقها بمن عليها !

عند الفجر ظهرت ثلاث طائرات استطلاع ، انخفضت إحداها أمام الفرقاطة ،وحركت جناحيها إلى أعلى وأسفل كأمر للسفينة بتغيير مسارها ، ولكنها لم تهتم بـالأمر . وظلت طـائرات الاستطلاع تتابع مسار الفرقاطة على ارتفاع عال . عندما أشرقت الشمس لاح فى الأفق الشرقى صوارى سفن المطـاردة وهـى تتقدم ببـطء . وبلـغ التوتـر أقصـاه بين البحـارة ، إذ إنهـم أصبحوا الآن يعرفون مصيرهم المحتوم ، فإمـا قطـع المسـافة الباقية إلى الشاطئ السويدى حيث الحرية التى ينشدونها ، وإما الموت سواء بالإعدام أو بالقتال .



اندفعت تسع سفن سوفيتية للحاق بالفرقاطة المتمردة .

قبل السابعة صباحًا بعشر دقائق ظهرت القاذفات بسرعة ، ولم يبق أمام الفرقاطة سوى 50 ميلاً بحريًا فقط نحو هدفهم . لم يكن أمامهم سوى القتال ، فأطلقوا المدافع المضادة للطائرات . ولكن الصواريخ المضادة انهالت على الفرقاطة من كل اتجاه ، وأسكتت المدافع المضادة . وانفجرت القنابل على السطح فأحالته إلى جحيم لا يطاق ، وتناثرت الأشلاء والشظايا فى كل مكان ، وتصاعد الدخان الكثيف الأسود ليغطى المنطقة .

وبعد فترة قصيرة توقفت الفرقاطة ، من انفجار فى غرفة الماكينات . وصلت سفن المطاردة وأحاطت بالفرقاطة المشتعلة ، وقفز إلى سطحها جنود من فرقة العمليات البحرية الخاصة ، اعتقلوا كل من تبقى حيًا على سطحها ، بما فيهم القبطان والأسرى المحتجزين . وجرى سحب الفرقاطة بعيدًا فى اتجاه ميناء ليننجراد ، قبل أن يدرك أحد ما الذى حدث فى ذلك الصباح .

قدم القبطان ڤاليرى سابلين لمحاكمة عسكرية سريعة خاصة ، فور وصوله إلى موسكو فى اليوم التالى . حيث أعدم رميًا بالرصاص . وكذلك كان مصير ضباط الفرقاطة ،

الذين مثلوا أمام محكمة عسكرية أخرى ، استغرقت وقتًا أطول لاستكمال التحقيقات ومعرفة أسباب التمرد الحقيقية .

كما حكم على جميع البحارة بالسجن لمدد مختلفة ، وطرد من الخدمة الضباط السياسيون الذين اعتقلهم البحارة قبيل تمردهم .

أما الفرقاطة ستوروزيڤوى فقد غطيت بلفائف المشمع ، حيث أشيع فى ذلك الوقت أن الفرقاطة تعرضت إلى انفجار وحريق فى عرض البحر . ثم سحبت بعد ذلك إلى ترسانة كالينينجراد البحرية Kaliningrad شمال بولندا . وهى الترسانة التى صُنعت بها الفرقاطة ، لإعادة إصلاحها من جديد وبسرعة ، لطمس آثار الحادث تمامًا . ثم عادت للخدمة بطاقم بحرى جديد .

بتصرف عن المصدر :

-- News week Magazine, An Article Titled " The Hunt for Red November ". by David Ansen, March 12, 1990. 251 West 57th street, New York, N.Y., 10019, USA.

الحصار البحرى للبارجة جراف سبى ..

[بقلم : جيمس ستيوارت ـ جوردون]

بعد انتهاء الحرب العالمية الأولى فى نوفمبر 1918 ، قررت الدول العظمى المنتصرة فى الحرب ، تحديد أقصى حمولة للسفن الحربية ، للحد من التسلح والمنافسة . وفى 6 فبراير 1922 ، اتفقت بريطانيا والولايات المتحدة وفرنسا وإيطاليا واليابان على توقيع « معاهدة واشنطون » . والتى تحدد أقصى حمولة للسفن الحربية ألا تزيد على 35 ألف طن . ثم انضمت ألمانيا إلى هذه المعاهدة فى 18 يونيو 1935 .

ومع تصاعد قوة النازى فى ألمانيا ، واقتراب نذر الحرب ، بدأت الدول الموقعة على المعاهدة فى إنتاج بوارج القتال الثقيلة Battle ships . متجاوزة فى ذلك أقصى حمولة وإلى أكثر من 50 ألف طن ، ولكن يتم تسجيلها بأقصى حمولة طبقًا للمعاهدة .

وقد اصطلح عسكريًا على إطلاق اسم البوارج الخفيفة أو بوارج الجيب Pocket Battleship على تلك التى بنيت طبقًا لنصوص الاتفاقية ، حيث لا تتجاوز حمولتها 35 ألف

طن . أما طرادات القتال الثقيلة Heavy Battle Cruiser ، فلا تتعدى حمولتها 27 ألف طن ، وهى داخلة ضمن شروط المعاهدة .

والبارجة الألمانية الخفيفة جراف سبى Graf Spee من هذا النوع . حيث صنعت قبل بداية الحرب العالمية الثانية التى اندلعت فى سبتمبر 1939 ، طبقًا لشروط « معاهدة واشنطون » . ولا تتجاوز حمولتها 35 ألف طن ، هى وشقيقتاها البارجة الخفيفة دويتشلاند Deutschland ، والبارجة الخفيفة أدميرال شير Admiral scheer .

ومع ذلك فقد روعت البارجة جراف سبى غرب المحيط الأطلنطى وجزر البحر الكاريبى ، وسواحل أمريكا الجنوبية ، حتى أصبحت الهم الأول للأدميرالية البريطانية . وصدرت الأوامر بضربها وإغراقها بأى حال من الأحوال ، طبقًا لتعليمات الأدميرال دودلى باوند Dudley pound قائد البحرية البريطانية .

* * *

فى فجر يوم 13 ديسمبر 1939 ، كانت الرياح ساكنة والبحر هادئًا مقابل سواحل الأرجنتين وأوروجواى . وكانت هناك

أضواء خافتة بعيدة عن الساحل الأمريكى الجنوبى تنبعث من ثلاث سفن بريطانية ، هى الطراد الخفيف إكستر Exeter ، والمدمرة أجاكس Ajax ، والمدمرة أكيليس Achilles ، وهى تبحر ببطء فى خط واحد نحو الجنوب .

كان هدفها اصطياد البارجة الألمانية التى هددت المنطقة ، وأغرقت من سفن الحلفاء ما حمولته 50 ألف طن خلال الشهرين الماضيين عقب اندلاع الحرب ، وفى كل مرة كانت تختفى بسرعة .

وكان للألمان ثلاث بوارج خفيفة « جيب » ، ولكن لم يكن أحد يعرف أيها فى المنطقة . ولكن هذه البوارج الخفيفة سريعة للغاية ، ومصفحة تمامًا بألواح الصلب السميك . ويمكن لأى منها أن تقذف بنصف طن من الذات الشديدة الانفجار ، من مدافعها الستة عيار 11 بوصة ، كل عشر ثوان .

ولم يكن البريطانيون يعرفون أين تختبئ البارجة الألمانية ، ولكنهم يعرفون أن احتياجات بريطانيا من اللحوم والمواد الخام من الأرجنتين قد انخفضت بشكل حاد ، وبدأ توزيع اللحوم بالبطاقات . مما دعا الأدميرالية البريطانية لإرسال مجموعة

من السفن المسلحة للمنطقة لحماية تدفق الأغذية والإمدادات . وقد سحبت هذه السفن الحربية أصلاً من القوات البحرية المخصصة لحماية الجزر البريطانية من الغزو الألمانى المحتمل ، طبقًا للعملية الألمانية « سى لايون » Operation Sea Lion ولكن لم يكن هناك مفر من ذلك .

أخذ الكومودور « عميد بحرى » هنرى هاروود Henry Harwood ـ قائد هذه القوة البحرية البريطانية ـ فى مقر قيادته فوق ظهر المدمرة أجاكس ، فى تقدير الاحتمالات الممكنة للالتقاء بالبارجة الألمانية المختفية . طبقًا لمعلومات المخابرات البحرية البريطانية ، وآخر سفينة تجارية غارقة ، وحدسه الخاص . واعتقد أن مصب نهر بلاتا Plata ، أمام ساحل أوروجواى Uruguay هو المكان المحتمل .

وبوجه عام فإن سفن هاروود المسلحة ، ليس عليها إلا أن تحدد موقع البارجة الألمانية ، ثم تطلب المساعدة من سفن أخرى أكبر حجمًا للقضاء عليها . ولكن هاروود أصدر أمرًا للسفن الثلاث : « الهجوم فى الحال ، ليلاً أو نهارًا ! » . ومع شروق الشمس فى ذلك اليوم ، كان

القدر يمهد لأول معركة بحرية كبرى فى الحرب العالمية الثانية ، كما أنها آخر معركة لا تشترك فيها الطائرات .

كان الكابتن « عقيد بحرى » فريديريك بيل Frederick Bell ـ قبطان الطراد اكستر ـ يستعد لتناول إفطاره فى كابينته فى السادسة والربع ، حينما جاءه نداء من الأنابيب الصوتية « ... دخان عند درجة 324 على الجانب الأيسر ! » .

هرع الكابتن بيل إلى منصة القيادة على السطح ، وشاهد بنفسه السارية العليا لسفينة حربية . فأرسل رسالة لاسلكية إلى هاروود قائد مجموعة السفن « العدو فى مجال الرؤية . أعتقد أنها بارجة خفيفة » . ومع الوقت ظهر أن السفينة الشبح هى البارجة الألمانية جراف سبى Graf Spee ، وفى الحال أمر الكابتن بيل بالاستعداد . وأسرع الضباط والبحارة كل إلى موقعه .

كانت خطة هاروود عدم القيام بالهجوم بسفنه مرة واحدة ، ولكن القيام بمناورة لإجبار البارجة على القتال على جانبيها . فبينما يلتحم الطراد اكستر مع البارجة ، تدور المدمرتان الأخريان من الجانب الآخر والاقتراب إلى أقرب مسافة ممكنة لضرب البارجة بالطوربيدات .

وهذا يعنى أن يقاتل الطراد اكستر بدروعه الخفيفة لفترة طويلة معتمدًا على نفسه ، وعلى مدافعه من عيار 8 بوصات ، التى كان مداها أقصر من أن يطول البارجة الألمانية . وهو ليس قتالاً فى الحقيقة ، ولكنه أشبه بالانتحار ، أو بمعركة بين قط سمين وفأر هزيل . وإذا كان هذا الأمر يصعب على طراد خفيف حمولته أكثر من 9 آلاف طن ، فمسألة اقتراب المدمرتين وحمولة كل منهما لا تتجاوز 6500 طن ـ أمر مشكوك فيه تمامًا .

أطلقت البارجة جراف سبى دفعة دانات مرة واحدة Salvo من مسافة بعيدة ، وردت عليها اكستر بعد ثلاث دقائق . كانت السفينتان تقتربان من بعضهما بسرعتهما القصوى معًا . وخلال دقائق أخرى سقطت الدانات المتفجرة على سطح اكستر ، وقتلت معظم أطقم إطلاق الطوربيدات .

بعد لحظة اخترقت طلقة جسم المدمرة تمامًا ، وقتلت كل من كان فى طريقها ، ولكنها لم تنفجر . أطلقت ست دفعات أخرى من مدافعها الثقيلة ، فأزالت برج المدفع « B » ، وقتلت شظايا الصلب المتطايرة كل من كان قريبًا من الانفجارات . وقذف الانفجار بالكابتن بيل ، الذى أحس أن رئتيه سوف

تقتلعان من مكانهما بسبب تفريغ الهواء الناتج عن الانفجار ، وأحس أن الدماء تغطى عينيه ووجهه .

ومن خلال الدخان والدماء والنيران المشتعلة ، تأكد الكابتن بيل أنه من بين 20 شخصًا كانوا على جسر منصة القيادة المصفحة بالصلب ، لم يبق غيره مع اثنين آخرين . وتمزقت المنصة نفسها بصورة مشوهة ، وتعطلت كل الاتصالات مع غرفة المحركات .

ودمرت الانفجارات المتلاحقة عجلة الدفة ، وبوصلة الجيروسكوب Gyro -- Compass . فى الوقت الذى كانت فيه المحركات تعمل بأقصى قوتها ، وبدت السفينة وكأنها أصبحت خارج التحكم ، وتدور ببطء نحو الجانب الأيمن .

تماسك الكابتن بيل ، وقد تمزقت ملابسه وفقد كاب رأسه ، وتغطى الدماء وجهه ، حتى يسيطر على سفينته . وأمر الكوماندر « مقدم بحرى » جراهام Graham نائبه فى القيادة ، بالتوجه إلى مقر القيادة البديل . وكانت الأوامر تنتقل من المنصة البديلة إلى غرفة الآلات عبر سلسلة من البحارة ، بعد تحطم نظام الاتصال الداخلى . مما جعل مناورة السفينة بطيئة بالنسبة لمناورة البارجة .



صورة زيتية فى المتحف البحرى البريطانى ، تمثل معركة البارجة الألمانية (جراف سبى) ، والطراد البريطانى (إكستر) .

وهكذا ظلت اكستر تقاتل معركة مستحيلة ، وتتلقى الضربات واللطمات ، وتحاول أن تدافع وترد الضربات بالمدافع التى ما زالت سليمة . ومع الوقت كانت هناك عدة حرائق مندلعة على سطح الطراد ، ويحاول فريق الإطفاء عمل المستحيل لإخمادها . ومع ذلك تمكن فريق الطوربيدات من إطلاق ثلاثة منها على البارجة ، وفى المقابل تلقت السفينة مجموعتين من الدانات نسفت برج المدفع « A » ، وبرج المدفع « Y » ، وانفجر خزان للوقود مما زاد من قوة الحرائق .

وأصبحت مواسير المدافع الصغيرة الأخرى على سطح الطراد اكستر فى درجة حرارة عالية جدًا من الاستعمال المتواصل ، حتى إن رجال المدفعية خشوا من انفجار ذخيرتهم فى أثناء استعمالها . وكانت الدفعة التالية من مدافع البرج أقصر قليلاً فسقطت فى المياه قرب الطراد ، وأثار انفجارها فورانًا عاليًا من المياه غطى سطح الطراد ، مما خفف من الحرائق وخطورة انفجار الذخيرة .

مع الوقت انتشرت النيران فى كل مكان فى الطراد اكستر ، وسكتت كل المدافع ، عدا برج مدفع واحد Turret تعطلت أجهزة التوجيه فيه . وكان ضابط المدفعية يحدد الزاوية

والاتجاه بطريقة بصرية ، ثم يقوم البحارة بالإطلاق . وأخيرًا أزاله من الوجود دانة مدفع من البارجة . وتوجه الكوماندر جراهام إلى الكابتن بيل يسأله بعد أن تعطلت وسكتت كل مدافع السفينة : « .. ماذا يمكن أن نفعله الآن ؟ » . فرد عليه بيل بهدوء : « إذا كان لدينا فرصة ، فسوف ننطح Ram هذا الوغد ! » . وأجابه نائبه : « نعم . بالطبع يا سيدى ! »

لم يكن هناك فرصة للنطح والاصطدام ، فقد وجد الكابتن هانز لانجسدورف Hans Langsdorff ـ قائد البارجة جراف سبى ـ أن الطراد اكستر نال ما فيه الكفاية . ثم إن مهمته الأساسية ، ليس الاصطدام بالسفن الحربية البريطانية ، ولكن ضرب وإغراق سفن الشحن ، وبالتالى إجبار الأدميرالية البريطانية على نشر وتوزيع سفنها الحربية لحماية القوافل .

لذلك استدارت البارجة مبتعدة تحت ستارة من الدخان الكثيف .

ولم يكن لمدافع المدمرتين أجاكس ، وأكيلس أن تصل إلى مدى البارجة ، فتحركتا للاقتراب بما فيه الكفاية من الجانب الآخر ، على أمل إطلاق طوربيداتها من مسافة قريبة . ولكن البارجة جراف سبى أدارت فى الحال مدافعها الثقيلة نحو

المدمرة أجاكس وأزالت برجين من مدافعها . ثم أطلقت دفعة نحو أكيلس فنثرت الدمار على سطحها . واتجهت بعد ذلك نحو ميناء مونتفيدو Montevideo بجمهورية أوروجواى المحايدة فى أمريكا الجنوبية .

استغرقت المعركة كلها 86 دقيقة ، وقد حل الدمار الهائل بالطراد اكستر ، وأصبحت مجرد « تانك » عائم مشتعل . فصدرت الأوامر إلى قبطانها بالتوجه إلى جزر فوكلاند Falkland البريطانية فى جنوب الأطلنطى . وظلت المدمرتان أجاكس ، وأكيليس خارج المياه الإقليمية ، أمام ساحل أوروجواى .

أما البارجة الألمانية فقد طلبت من السلطات السماح لها « بإجراء الإصلاحات حتى تصبح صالحة للإبحار فى المياه الدولية » طبقًا للقانون الدولى . حيث إن البارجة أصيبت ببضع طلقات ، ولكنها غير مهمة .

كان يمكن للبارجة الخروج من الميناء فى أى وقت ، وإغراق المدمرتين البريطانيتين خارج الميناء بسهولة ، والانطلاق نحو المحيط . حيث تلتقى بسفينة الإمدادات الألمانية آلتمارك Altmark ، ثم تنطلق إلى الموانى الألمانية . ولكن المخابرات البحرية البريطانية قامت بعمليات خداع واسعة

« وتسريب للمعلومات » ، لإيهام البحرية الألمانية أن هناك قوة بحرية كبيرة قوامها حاملة الطائرات آرك رويال Ark Royal والبارجة الثقيلة رينيون Renown وبضع مدمرات ، تقف بالمرصاد للبارجة الألمانية أمام سواحل أوروجواى والأرجنتين .

تلقى الكابتن لانجسدورف فى 15 ديسمبر 1939 ، موافقة برلين على دفن 37 بحارًا من البارجة فى مونتفيدو . بينما قام الطراد اكستر بدفن قتلاه فى البحر أثناء الإبحار إلى فوكلاند . وشاهد ضابط مدفعية البارجة بمنظاره سفينة حربية على بعد خارج الميناء ، فاعتقد أنها البارجة البريطانية رينيون الثقيلة . والواقع أنها كانت الطراد كومبرلاند Cumberland ، الذى أسرع إلى المنطقة من جزر فوكلاند ، حيث إن حجمه الخارجى يشابه حجم البارجة رينيون .

قرر قبطان البارجة الألمانية إغراقها خارج الميناء بالمتفجرات ، حتى لا تقع فى أيدى البريطانيين . ووافقت الأدميرالية الألمانية فى برلين على ذلك . وأعد بحارتها طابات الإغراق فى قاعها ، لفتحها بسرعة ، ووزعوا المتفجرات الزمنية فى أنحاء البارجة .

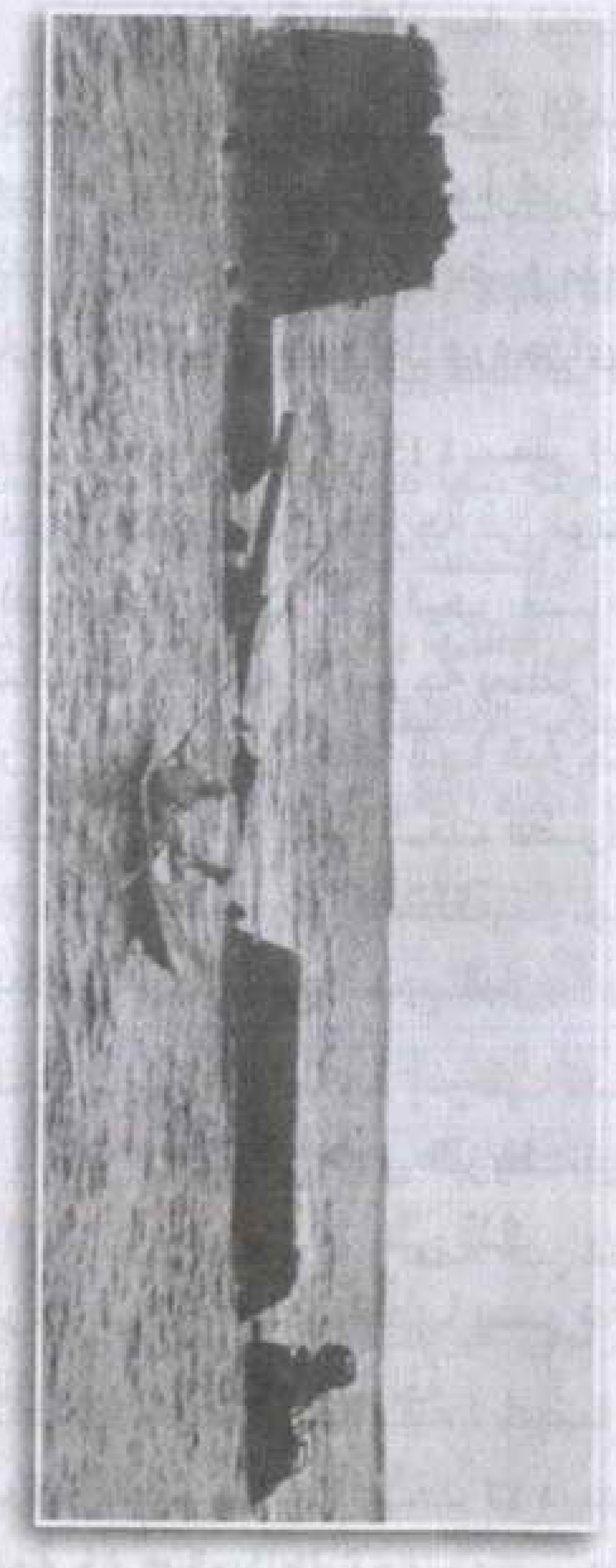
وعند غروب الشمس يوم الأحد 17 ديسمبر 1939 ، تحركت البارجة خارج الميناء ، نحو مصب نهر بلاتا ـ بين

أوروجواى والأرجنتين ـ حيث نزل بحارتها فى قوارب النجاة للتوجـه إلى الأرجنتين فور إغراق البـارجة . بينمـا وقـف الآلاف على الساحل يتوقعون مشاهدة معركة بحرية مثـيرة بين سـفن ضخمـة . ودوت الانفجـارات الهـائلـة فـى أنحـاء البارجة جراف سبى ، وسرعان ما استقرت فى القاع .

لم يستطع المهندسون فى فوكلاند إصلاح الطراد اكستر ، لعدم وجود معدات كافية وألواح صلب سميكة . فسدوا الفتحات بألواح سمك بوصة ، وقاموا بإجراء بعض الإصلاحات الضرورية . ثم أخذت السفينة المنكوبة طريقها إلى ميناء بلايموث تحت الحراسـة ، فى رحلة طولها ثمانية آلاف ميل بحرى (14,800 كيلومتر) . ووقف رئيس الوزراء ونستون تشرشل Winston Churchill وكبار القادة فى انتظار الأبطال . واستقل القبطـان فريدريك بيـل وطاقم الطراد بأكمله قطارًا خاصًا إلـى لندن ، حيـث اسـتقبلهم الملك والملكة فى قصر باكينجهـام Buckingham وقـام بنفسـه بتعليق الأوسمة على صدر كل منهم ، كما منح أسماء القتلـى من الطراد اكستر Exeter أوسمة مماثلة ، سلمت إلى ذويهم .

بتصرف مختصر عن المصدر :

-- History of the second world war magazine, No. 121, 1976. An Article Titled "Captain Bell Versus Graf Spee", by James stewart--Gordon. Published by phoebus publishing Co., 169 Wardour street, London, W 1A--2jx, U.K.



حطام البارجة (جراف سبى) قبالة ميناء (مونتفيدو) فى (أوروجواى) .

صدام بين سفينتين تجاريتين مسلحتين !

[بقلم : كولين سيمبسون]

كانت نذر الحـرب العالميـة الأولـى تتجمـع خـلال صيف عام 1914 ، ولذلك فرضت معظم الدول الأوروبية إجراءات احتياطيـة لتطبيقهـا عنـد الطـوارئ . وسـرعان مـا اندلعـت المعارك حينما أعلنت الإمبراطورية النمساوية الهنجارية الحرب على صربيا فى 28 يوليو . وخلال أيام أعلنت ألمانيا الحـرب على روسيا وفرنسا وبلجيكا وانجلترا ، ثم انتشرت الحـرب لتشمل معظم الدول الأوروبية ـ والتى انضمت إليهـا الولايـات المتحدة فى أبريل 1917 ـ واستمرت حتى نوفمبر 1918 .

فى ذلك الوقت كانت ألمـانيا وبريطانيا ، قد وضعـت قوائم بالسفن التجـارية الحديثـة والسريعـة ، التى يمكن تحويلهـا خلال أسابيع إلى طرادات Cruisers حربيـة مسلحـة . حيـث يمكن استخدامها فى الحراسة وأعمال الدورية ، وربما القتال . بل إن الأدميرالية الألمانية سلمت هذه الشركات منحـًا ماليـة لتركيب منصـات معدنيـة يمكن تثبيت المدافع الثقيلة عليها بسرعة .

كانت سفينة الركاب الفـاخرة كارمانيا Carmania ، التابعة لشركة خطوط كونراد البريطانية ، قد غادرت ميناء نيويورك الأمريكى فى الأول من أغسطس وعلى متنها 800 راكـب ، فى طريقها إلى ميناء ليفربول غـرب بريطانيـا Liverpool . وقـد التقت فى عرض البحر بالطراد البريطـانى بريسـتول Bristol ، الذى رافق السفينة على بعد قليل للحراسة .

وفى منتصف ليلة 4 أغسطس ، لاحظ قبطـان السفينة جيمس كلايتـون James Cliton ، أن الطـراد قد أطفـأ كـل أضوائه ، فأمر على الفور بخفض السـرعة إلى النصـف . وسرعان ما اقتربت السفينة الحربية البريطانية ، ووجهـت رسالة ضوئية مفادها أن الحرب قد أعلنـت ، ويجب تعتيـم السفينة وعدم استخدام اللاسلكى .

بعدها توجه القبطان كلايتون إلى غرفتـه ، وفتح مظروفـًا مختومـًا لا يفتح إلا فى حالة الحـرب . وكـان يتضمن تعليمـات محددة لتسليم السفينة فور وصولها الميناء إلى الأدميرالية البريطانية . وعنـد وصـول السفينة بالفعل بعد ذلـك بثلاثـة أيام ، وجد القبطان كلايتون فـى انتظـاره لجنـة مـن ضبـاط البحرية ، وقبطانها الجديد الكابتن « عقيد بحرى » نيل جرانت Neill Grant ، الذى تسلم على الفور وثائق وسجلات السفينة .

أخذ الفنيون يحولون السفينة الفاخرة إلى سفينة قتال ، وإزالة ألوان وعلامات الشركة الحمراء والسوداء من على مدخنتيها ، واستبدالها بألوان سفن البحرية الكالحة . وخلال أسبوع واحد فقط ، أمكن تركيب مجموعة من المدافع الثقيلة عيار 120 ملليمترًا يبلغ مداها 8500 متر ، ومدافع رشاشة ، وأجهزة ، ومعدات عسكرية كثيرة أخرى .

وقد كانت مشكلة الكابتن جرانت هو اعتلال صحته وإصابته بالربو ، فضلاً عن أنه لم يتول قيادة سفينة ضخمة بهذا الحجم ، يبلغ طولها 205 أمتار ، وحمولتها 20 ألف طن ، وسرعتها 17 عقدة ـ العقدة 1.852 كيلومتر فى الساعة ـ ولذلك طُلب منه رسميًا أن يتلطف مع قبطان كارمانيا العجوز للإبحار مع السفينة ، بصفته مستشارًا برتبة كومودور « عميد بحرى » فى احتياط البحرية تحت الخدمة . وقد قبل القبطان كلايتون العجوز العرض ، برغم أنه من الصعب العمل مع قبطان ، أصغر منه سنًا ، إذ يعنى بقاءه على البر مع أسرته ، القضاء عليه حتى نهاية عمره .

أصبحت كارمانيا الآن جاهزة للعمل ، وعلى سطحها حوالى 420 بحارًا وضابطًا أغلبهم من موظفى الشركة السياحية .

وحددت الأدميرالية البريطانية منطقة تقع شمال غرب إيرلندا ـ تعد ممرًا رئيسيًا للطرق الملاحية ـ للقيام بأعمال الدورية ، والتأكد من هوية السفن التى تشاهدها فى المنطقة . على أن تتحاشى الدخول فى معارك مع السفن الحربية الألمانية ، إذ إن ضخامتها ، وقلة سمك هيكلها تجعلها هدفًا سهلاً .

ولكن فى ليلة 19 أغسطس تلقى القبطان جرانت أمرًا بالشفرة : « ... غادروا منطقة الدورية فى الحال ، وتوجهوا على الفور إلى برمودا ! »

فى نفس الوقت كانت سفينة الركاب الألمانية الضخمة كاب ترافلجار Cape Trafalgar قد وصلت إلى ميناء بوينس آيرس Buenos Aires فى الأرجنتين عند إعلان الحرب .

كانت السفينة الحديثة المزودة بالمداخن الثلاث العالية ، والمحركات التوربينية الثلاثة ، تعمل بانتظام بين ميناء هامبورج Hamburg فى ألمانيا وموانى أمريكا الجنوبية مرورًا بموانى بريطانيا . ويبلغ طولها 210 أمتار ، وحمولتها 23 ألف طن ، وسرعتها 18 عقدة ، أى أنها تشبه إلى حد كبير السفينة البريطانية كارمانيا .

وقد سميت السفينة الألمانية بذلك الاسم ، تكريمًا للأدميرال

البريطانى هوارشيو نيلسون Horatio Nelson الذى حطم الأسطول الفرنسى فى هذه الموقعة فى مدخل البحر المتوسط ، ولاجتذاب المسافرين الإنجليز . بل إن قبطانها نفسه فريتز لانجرهانز Fritz Langerhans كان من المعجبين بهذا القائد البحرى ، وترجم مجلدين عنه إلى الألمانية ، وزين قاعات السفينة بمجموعة من اللوحات تمثل أهم معارك نيلسون البحرية .

وصلت أوامر لاسلكية من الأدميرالية الألمانية بعدم مغادرة أية سفينة تجارية ميناء بوينس آيرس ، عدا سفينة واحدة تقوم بنقل رجال الاحتياط أو المتطوعين إلى ألمانيا ، فى محاولة خطرة للإفلات من الأسطول البريطانى المنتشر فى المحيط الأطلنطى . وهكذا فقدت كاب ترافلجار 150 من بحارتها ، مما اضطر قبطانها إلى إعادة توزيع الاختصاصات على الأفراد الباقين فى السفينة ، بما فيهم الفرقة الموسيقية ، معتمدًا فى ذلك على شخصيته الجذابة .

كان القبطان لانجرهانز يأمل فى مغادرة الميناء الأرجنتينى فى موعده بعد أيام للوصول إلى ألمانيا معتمدًا على سرعة السفينة ، وباعتبار أنها سفينة سياحية من الدرجة الأولى

غير مسلحة . والواقع أنه من أصل 42 سفينة تجارية كانت ألمانيا تخطط لتحويلها إلى طرادات مقاتلة ، لم يتمكنوا عند اندلاع الحرب إلا من تحويل 14 سفينة فقط كانت فى الموانى الألمانية .

واستطاعت السفن الحربية البريطانية الاستيلاء على ست سفن كانت فى موان خاضعة لسيطرتهم ، وأغرقوا أربعًا ، وهربت أخرى . كما احتجزت 17 سفينة ألمانية فى موان مختلفة ، تقف لها السفن البريطانية بالمرصاد ، خاصة كاب ترافلجار أكبرها وأسرعها .

بعد أيام قليلة صعد إلى سطح السفينة الملحق البحرى الألمانى فى الأرجنتين ، الكابتن أوجست موللر August Muller ، وأبلغ القبطان رسميًا باسم الرايخ الألمانى ضم السفينة إلى البحرية الألمانية . وطلب منه الانطلاق إلى عرض المحيط وتركيب المدافع على قواعدها ، على أن يتولى الضابط الأول للسفينة برانت فيدرسون Brandt Federson ـ وهو ملازم بحرى احتياط ـ عمليات القتال . ولكن القبطان لانجرهانز سأله ببساطة : « بأى شىء تقاتل السفينة ؟! ثم أين الفحم للماكينات ؟ »

صُعق موللر إذ كانت التعليمات الصادرة إليه أن السفينة مزودة بالمدافع الثقيلة والرشاشات والذخيرة اللازمة لتسليحها ، وأنها مخبأة سرًا فى عنابرها السفلية . وتوجه الكابتن موللر إلى دار القنصلية الألمانية فى الميناء ، وأرسل برقية عاجلة إلى برلين بالمعلومات الجديدة . وفى نفس المساء تسلم رسالتين تطلب الأولى من السفينة التوجه إلى ميناء مونتفيدو Montevideo فى أوروجواى Uruguay للتزود بالفحم ـ وهو الميناء المقابل للميناء الأرجنتينى على الضفة الأخرى من الخليج ـ وتتضمن الرسالة الثانية أمرًا بالتوجه بعد ذلك إلى جزيرة ترينيداد البرازيلية Trinidad ـ وهى غير دولة ترينيداد التى تقع فى البحر الكاريبى مقابل ساحل فنزويلا ـ ولكنها جزيرة صخرية صغيرة مهجورة طولها خمسة كيلومترات وعرضها كيلومتران ونصف الكيلومتر ، وتبعد حوالى 13 كيلومترا عن منتصف الساحل البرازيلى .

فى غضون ذلك تمكن القنصل الألمانى من تدبير أماكن فى سفن محايدة للمسافرين الحاجزين على السفينة الألمانية . كما قامت الجالية الألمانية فى الأرجنتين بتزويد السفينة بالإمدادات والتموين وبعض الفحم ، وكذلك السفن الألمانية الأخرى فى الميناء .

غادرت كاب ترافلجار ميناء مونتفيدو بعد منتصف الليل يوم 22 أغسطس 1914 ، فى طريقها إلى جزيرة ترينيداد البرازيلية على بعد 2800 كيلومتر نحو الشمال الشرقى . ولاحظ ضابط اللاسلكى أن الاتصالات بين السفن البريطانية قريبة جدًا . وقدر الكابتن من قوة الإرسال أن الطراد البريطانى جلاسجو Glasgow لا يبعد عنه بأكثر من 48 كيلومترًا . فقرر الاتجاه شرقًا بأقصى سرعة للابتعاد بمسافة كافية عن الساحل الذى تنشط بالقرب منه الدوريات البريطانية ، ثم بعد ذلك اتجه ناحية الشمال .

كانت السفينة ترافلجار حديثة ، ولم يتناولها بعد أى مرجع بحرى ، وكانت تبدو بضخامتها ومداخنها الثلاث كأنها طراد مسلح . فلم يكن من المحتمل أن تجرؤ أية سفينة بريطانية ـ أو حتى ألمانية ـ على الاقتراب منها للتأكد من هويتها ، الأمر الذى قد يعرضها للضرب والغرق عن بعد . فقرر القبطان أن المهمة الأولى التى يجب عليه أن يفعلها فى الحال هى تنكر سفينته . وبعد مشاورات مع ضباطه انتهى الرأى على أن يكون شكل السفينة الألمانية ، أشبه بالسفينة البريطانية كارمانيا التى تقاربها فى الحمولة والطول . وكان مع أحدهم صورة لها فى صحيفة ، ولكنها



أزالت السفينة الألمانية (ترافلجار) إحدى مداخنها الثلاث ، حتى تبدو كالسفينة البريطانية (كارمانيا) للتخفي .

كانت بمدخنتين ، كما أن منصة قيادتها تمتد بعرض السفينة . وقال القبطان لانجرهانز بحسم : « يجب أن يكون شكل السفينة مشابها لشكل كارمانيا الليلة ! »

هكذا انهمك الجميع فى العمل ، مجموعة تعمل على طلاء جوانب السفينة باللون الأبيض ، والمدخنتين الأماميتين باللون الأحمر والأسود . ومجموعة أخرى تعمل على إزالة المدخنة الثالثة المصنوعة من الصلب وتستخدم لتهوية العنابر السفلية ، وذلك بتقطيعها بالأكسجين عموديًا إلى قطع طولية يسهل إزالتها . ومجموعة ثالثة لإقامة منصة أمامية عريضة من الأخشاب والقماش المطلى . وصنع علم إنجليزى لرفعه عند الطوارئ للخداع . وأصبحت السفينة مختلفة تمامًا قبل غروب شمس ذلك اليوم ، وشبيهة بالسفينة الإنجليزية كارمانيا .

أصدرت الأدميرالية الألمانية أمرًا بالشفرة لسفينة المدفعية إيبرت Ebert بقيادة الكابتن جوليوس ڤيرتز Juluis Wirtz ، بالتوجه فورًا إلى جزيرة ترينيداد البرازيلية للالتقاء بوحدات أخرى .

التقطت المخابرات البحرية البريطانية رد إيبرت على الرسالة دون أن تستطيع أن تحل رموزها ، ولكن الإشارات الواردة

فى الشفرة قد تعنى شيئًا . فالسفينة إيبرت ، مجرد سفينة صغيرة مزودة بالمدافع ، وتقوم بأعمال الدورية أمام الساحل الغربى الإفريقى ، الذى كان مستعمرة ألمانية .

اعتقدت الأدميرالية البريطانية أن الألمان يخططون لعمل رهيب فى جنوب إفريقيا لقطع الخطوط التجارية الحيوية لبريطانيا . أو لشىء آخر فى أمريكا الجنوبية ، حيث أكدت المعلومات تجمع ثلاثة طرادات ألمانية ثقيلة قرب منتصف الساحل البرازيلى .

وصل فيرتز إلى الجزيرة بعد يومين ، وانضمت إليه أربع حاملات ألمانية صغيرة للفحم . وأخذ فيرتز خلال الأيام التالية يستكشف الجزيرة ويدور حولها . ثم وصل الطراد الألمانى دريسدن Dresden يوم 20 أغسطس ، حيث تلقى فيرتز تعليمات جديدة بتولى قيادة كاب ترافلجار .

فى ذلك الوقت كانت السفينة البريطانية كارمانيا قد وصلت إلى جزيرة برمودا فى شمال البحر الكاريبى . وكانت هناك أوامر أخرى بتحميل السفينة بالإمدادات بسرعة ، كى تقوم بالعمل كسفينة تموين ، لأسطول الأدميرال كريستوفر كرادوك المكلف بتعقب السفن الألمانية فى البحر الكاريبى والساحل

الفنزويلى . وبالفعل تم شحن السفينة كارمانيا ، وغادرت ميناء برمودا يوم 29 أغسطس فى رحلة طويلة مملة حوالى 1609 كيلومترات إلى جزر كايكوس Caicos الإنجليزية فى البحر الكاريبى .

وبينما كانت كارمانيا تفرغ حمولتها ، تلقت صباح يوم 11 سبتمبر 1914 أمرًا بالتوجه إلى جزيرة ترينيداد البرازيلية للاستكشاف . فإذا كانت هناك سفن حربية ألمانية ، عليها أن تبلغ الطراد بريستول والسفن البريطانية الأخرى فى المنطقة . ويبدو أن الأدميرالية البريطانية كانت قلقة بشأن التجمعات البحرية الألمانية فى المنطقة ، خوفًا من القيام بعمليات حربية واسعة فى أمريكا الجنوبية ، فلم تجد غير كارمانيا القريبة من المنطقة للاستكشاف .

كان وقع المهمة كالصاعقة على القبطان جرانت ومستشاره كلايتون . وكان جرانت قد بدأ يعانى نوبات الربو من جراء الحرارة والرطوبة العالية فى منطقة الكاريبى ، ولكن الرجلين بدءا فى دراسة تنفيذ الأمر . وكان واضحًا أنه لابد من الحيلة والتخفى ، فإذا أمكن خداع الألمان بأن كارمانيا « البريطانية » ، ما هى إلا السفينة كاب ترافلجار الألمانية ،

فسوف يسمحون لها بالاقتراب حتى مرمى مدافعهم . ولكن ماذا يمكن أن يحدث لو كانت ترافلجار موجودة هناك بالفعل ؟!

هكذا بدأت عملية عكسية طوال ذلك اليوم ، بتركيب مدخنة ثالثة وهمية من الأخشاب والقماش ، وإجراء عملية الطلاء المطلوبة ، إلى أن أصبحت تشبه السفينة الألمانية إلى حد كبير . ثم انطلقت كارمانيا على الفور إلى هدفها نحو الجنوب على طول ساحل أمريكا الجنوبية .

وصلت السفينة الألمانية كاب ترافلجار إلى جزيرة ترينيداد البرازيلية ظهر يوم 28 أغسطس . وتوجه قبطانها لانجرهانز ونائبه فيدرسون لمقابلة الكابتن قيرتز حيث عُقد اجتماع صغير . وتقرر نقل مدافع وأسلحة وطاقم السفينة إيبرت إلى ترافلجار .

فى صباح اليوم التالى بدأ العمل فى تحويل ترافلجار إلى طراد حربى وتركيب مدفعين عيار 105 ملليمترات مدى كل منهما 6500 متر . وتثبيت ستة مدافع رشاشة ثقيلة على سطح السفينة . وكان من الواضح أن المدافع والأسلحة غير كافية ، غير أن الكابتن قيرتز كان يأمل فى الحصول على مدافع أقوى من البحرية الألمانية فى القريب . ثم أخذ القبطان



السفينة البريطانية (كارمانيا) - ذات المدخنتين - تنطلق نحو أمريكا الجنوبية ، وقد ركبت مدخنة ثالثة حتى تبدو كالسفينة الألمانية (ترافلجار) .

لانجرهانز ـ المتأثر بمناورات نيلسون ـ فى مناقشـة القبطان الجديد ڤيرتز ـ 39 سنة ـ عن التكتيك الأفضل للاقتراب واستخدام المدافع والرشاشات ، والاستيلاء على السفينة المنافسة ! ثم أخذ فى الأيام التالية يدرب القبطان الشاب بطريقة عمليـة على كيفيـة الدوران بسرعـة ، والتوقف فى أقصر مسافة ، مستخدمًا الرفاصات الثلاثة للسـفينة ، والتى يمكن لكل منها العمل بطريقة منفصلة .

ثم أخذ القبطان ڤيرتز يخرج بالسفينة إلى عرض البحر كل يوم لتدريب بحارته على استخدام المدافع ، والقيام بمناورات عنيفة ، وكيفية الاستيلاء على سفينة معادية . فى حين كان القبطان لانجرهانز على البر ، مع قباطنة سفن الفحم يقوم باستكشاف الجزيرة وتحصيناتها القديمة منذ أيام الأسطول الأسبانى . وعثر على مدفع هاون « مورتار » Mortar قديم مصنوع من النحاس ، طوله حوالى المتر وله فوهة واسعة ، من النوع الذى يستخدم مسحوق البارود ، فقرر استخدامه . وقام البحارة بنقله إلى سفينة الفحم الصغيرة إيلينـور Eleanor التى يتخذها مقرًا له . إذ يمكن استخدام هذا المدفع بحشوه بقطع الفحم المشبع بالزيت ، فتحدث الحرائق وتثير ستارًا من الدخان ، وتشيع الارتباك والحيرة .

قبل ظهر يوم 14 سبتمبر 1914 ، ظهر فى الأفق سفينة غربية ، بينما كانت ترافلجار تتزود بالفحم . فأمر الكابتن ڤيرتز برفع المرساة والإبحار فى الحال ، بينما اعتقد الملازم فيدرسون أنها إحدى السفن الألمانية .

أما على ظهر السفينة البريطانية كارمانيا ، فقد اعتقد الكابتن جرانت أن السفينة الألمانية المموهة كاب ترافلجار ما هى إلا سفينة بريطانية فواصل تقدمه نحو الجنوب ، بعد أن رفع العلم البريطانى ليعلن عن هويته . فاندفع ڤيرتز بسفينته نحو الجنوب أيضًا فى خط مواز له ، ولكن يفصل بينهما حوالى 15 كيلومترًا . وعندما تبين له أن السفينة بريطانية بعد وضوح علمها ، غير اتجاه سفينته لتلتقى مباشرة بالسفينة كارمانيا . وعندئذ أمر الكابتن جرانت بإطلاق قذيفة مدفع للانذار نحو مقدمة السفينة التى تندفع نحوه ، فسقط فى الماء وارتفع عمود من الماء إثر انفجارها .

أمر ڤيرتز برفع العلم الألمانى والرد على « التحية » بإطلاق المدافع على منصة قيادة السفينة البريطانية ، بهدف الاستيلاء عليها وليس إغراقها . أطاحت القذيفة بصارى اللاسلكى ،

ودمرت أخرى طاقم مدفع ، بينما أصيبت ترافلجار بعدة طلقات فى المنصة الخشبية فاندلعت فيها النيران ، وقتل البحار الممسك بدفة القيادة . قفز ڤيرتز إليها حتى لا تنحرف السفينة وحتى لا تبتعد عن كارمانيا . ثم بدأ استخدام الرشاشات بكثافة ، لإجبار البحارة الإنجليز على الاختباء . فيما كانت السفينتان تقتربان بجانبيهما ، تمهيدًا لقفز البحارة إلى سطحها والسيطرة عليها ، طبقًا للتدريبات السابقة .

فطن القبطان جرانت لذلك ، وأمر بإبعاد سفينته ، كما أمر مدفعيته بتصويب قذائفها على جسم السفينة الألمانية الذى يلامس الماء . وأصابت قذيفة أحد العنابر فى كاب ترافلجار وأخذ الماء فى التدفق بشدة . وانفجرت أخرى فى مستودع الوقود ، وثالثة فى غرفة المحركات ، وبدأت السفينة الألمانية تميل على جانبها الأيمن . فسارع المهندس كارل ريك بجعل الماء يتدفق إلى الجانب الأيسر ـ فى إجراء طارئ ـ حتى لا تنقلب السفينة . وأخذت السفينتان تبتعدان ، بعد أن أطلقت كاب ترافلجار قذائفها على كارمانيا البريطانية ، فأشعلت فيها النيران . وانهمك بعض البحارة فى مكافحة النيران بخراطيم مثقوبة .

عندما سمع لانجرهانز دوى المدافع ، انطلق بسفينة الفحم الصغيرة مع ربانها وبحارتها إلى عرض المحيط يتابعون المعركة عن بعد ، وهم يتقدمون ببطء نحو ساحة المعركة . ثم حشرت نفسها بين السفينتين العملاقتين . فى نفس الوقت عادت السفينة كارمانيا للاقتراب لإطلاق مدافعها والإجهاز على السفينة الألمانية ترافلجار ، والتى بدت وكأنها سُمرت فى مكانها والمياه تتدفق إليها بشدة .

فى هذه اللحظة الحرجة أشعل لانجرهانز فتيل مدفع الهاون « المورتار » ودوى انفجار هائل ، أعقبته سحابة من الدخان الأسود الكثيف من الفحم المشتعل ، فحجب ترافلجار مؤقتًا عن مدافع كارمانيا . ثم أخذ فى حشو المدفع الهاون من جديد بالبارود والفحم المشبع بالزيت .

كان رجال الإطفاء على سطح السفينة الألمانية يقومون بعمل انتحارى حينما دوت قذيفة فقتلت واحدًا وأصابت اثنين بجراح خطيرة . وأخذ الكابتن ڤيرتز يبعد الجرحى عن النيران القريبة ، حينما انفجرت قذيفة أخرى فدفعته بعنف إلى الوراء .

حاول الملازم فيدرسون الإمساك به ، ولكنه لاحظ قطعة من الصلب المسنن من شظايا المنصة وقد انغرست تحت

إبطه وهو ينزف بغزارة . استجمع ڤيرتز ما تبقى من قواه وأمر البحارة بمغادرة السفينة فى الحال ، بعد أن أخذت تميل بشدة .

كانت سفينة الفحم تطلق مدفعها الأثرى بين الحين والحين مثيرة عاصفة من الدخان ليس إلا ، وهى تتحرك باهتياج بين السفينتين . بينما أخذ البحارة ينزلون بسرعة قوارب النجاة ، وانضمت سفن الفحم الألمانية الأخرى لإنقاذ بحارة كاب ترافلجار . ثم بدءوا بالابتعاد عنها وهى تغوص ببطء بمقدمتها .

وكان قبطان السفينة البريطانية كارمانيا وضباطها على السطح يشاهدون ما يجرى على مقربة منهم . وسمعوا فى ذلك الوقت أكثر من 300 حنجرة وهى تشق عنان السماء بنشيد علم البحرية الألمانية . لم يكن مبعث هذا الحماس الشعور فحسب بالاعتزاز والفخر ، بقدر ما كان وداعًا للكابتن الشاب جوليوس ڤيرتز ، وسفينته كاب ترافلجار .

بتصرف مختصر عن كتاب :

-- The ship that Hunted ilself, by collin simpson.
Published by J. Simpson Ltd., 1977. London, U.K.



انطلقت سفينة الفحم الألمانية الصغيرة ، كي تقف بين السفينتين المتصارعتين ، وتنقذ البحارة .

غواصة يابانية فى مهمة سرية ..

[بقلم : جولى دام ، وكونى ليزلى]

فى نهاية مايو 1995 ، أعلن مستشار الأبحاث البحرية بول تايدويل Paul Tidwell - الأمريكى الجنسية والبالغ من العمر 47 سنة - أنه عثر على حطام الغواصة اليابانية الغارقة رقم 52 - I منذ الحرب العالمية الثانية وسط المحيط الأطلنطى ، على عمق حوالى 5,100 متر . حيث من المعتقد أن الغواصة تحمل مترين مكعبين من سبائك الذهب مع مواد خام أخرى . وهو رقم قياسى فى البحث العميق تحت الماء ، إذ إن الفرنسيين الذين بحثوا عن حطام السفينة السياحية الإنجليزية تايتانيك Titanic قبالة الساحل الكندى - والتى غرقت عام 1912 - عثروا عليها على عمق أربعة كيلومترات ونصف الكيلومتر عام 1985 . واستطاعوا جمع 1800 من القطع المبعثرة حول الحطام ، التى احتفظ بها على سبيل التذكار .

وأعلن وزير المالية اليابانى على الفور حق الحكومة اليابانية فى الشحنة ، وأنه يعترض بشدة على جهود الإنقاذ واستخلاص شحنة الغواصة « .. إذ إنها فى واقع

الأمر ممتلكات حكومية ! » . ولكن الغواصة غرقت فى المياه الدولية ، ومن ثم فإنها تخضع للقانون البحرى الدولى فى ذلك الأمر ، ونصوصه تختلف كثيرًا عن رأى الحكومة اليابانية . وهو قانون قديم وضعه البريطانيون أصلاً ، ويصلح لعهد القراصنة والسيطرة البحرية على بحار ومحيطات العالم ، أكثر مما يصلح لعالم اليوم .

وفى ظل هذا القانون انتشلت المخابرات الأمريكية أجزاء من غواصة سوفييتية غارقة فى المحيط الباسفيكى فى نهاية الستينات ، لمعرفة الأسرار التكنولوجية والعسكرية والنووية . وكانت التكنولوجيا الخاصة بالغوص العميق مقصورة حتى منتصف الثمانينات على الهيئات العسكرية . ولكن المدنيين فى الولايات المتحدة وفرنسا وانجلترا وألمانيا وروسيا ، يمتلكون الآن أكثر هذه المعدات تقدمًا . ويستخدمونها بالفعل فى استخراج الكنوز الغارقة منذ المئات من السنين .

★ ★ ★

بدأت الغواصة اليابانية 52 - I رحلتها يوم 13 مارس 1944 من ميناء كور Kure جنوب اليابان . وكان على ظهرها طاقمها المكون من 95 شخصًا ، بالإضافة إلى وفد رسمى

من 14 شخصًا من وزارة الخارجية وبنك اليابان ووزارة الحرب والقيادة العليا . وكانت تحمل أيضًا حوالى خمسة أطنان من سبائك الذهب ، ومواد خام من القصدير والمطاط وغيرها . فى طريقها إلى ميناء لوريه Lorient الفرنسى المطل على خليج بسكاى Bay of Biscay .

كان على الغواصة القيام برحلة طويلة عبر مضيق مالاكا Malacca ، ثم المحيط الهندى ، والالتفاف حول رأس الرجاء الصالح جنوب إفريقيا . ثم الاتجاه شمالاً فى المحيط الأطلنطى حتى الساحل الفرنسى تحت الاحتلال النازى . على أن يتوجه الوفد اليابانى بعد ذلك بالقطار إلى برلين ، لإجراء مباحثات مهمة مع القيادة العسكرية الألمانية .

كانت مجريات الحرب ـ منذ أوائل عام 1943 ـ قد أجبرت دول المحور Axis على الدخول فى مبادلات تجارية واسعة فيما بينها ، بالإضافة إلى التنسيق الحربى والتعاون الوثيق . وقد عانت ألمانيا من نقص الكثير من المواد الخام اللازمة لصناعاتها العسكرية ، كما أن اليابان كانت تطمع فى المعدات الألمانية الحربية المتقدمة ، والمدافع الرشاشة والثقيلة ، وأجهزة الاتصالات والمعدات الحربية الأخرى . ولكنهم

رفضوا تزويدهم بأحدث ما أنتجوه كأجهزة الرادار والسونار والشفرة وغيرها . وتعاونوا معهم فى تحمل بعض الأعباء الحربية ـ برغم أن اليابان كانت قد أعلنت الحرب على ألمانيا فى 23 أغسطس 1914 ـ خلال الحرب العالمية الأولى .

فى نهاية عام 1942 وافقت ألمانيا على مد عمل غواصتها إلى المحيط الهندى كله ، بدلاً من الاقتصار على جنوب الأطلنطى . لذلك انسحبت الغواصات اليابانية من المحيط الهندى فى ذلك الوقت ، كى توفر جهدها للعمل ضد القوات الأمريكية فى المحيط الباسفيكى . وكان لدى اليابانيين 60 غواصة فقط عند اندلاع الحرب فى المحيط الباسفيكى فى 7 ديسمبر 1941 . وللأمريكيين 55 غواصة ، والهولنديين 15 غواصة اضطرت إلى اللجوء إلى أستراليا بعد الاحتلال اليابانى لأندونيسيا التى كانت مستعمرة هولندية . ولكن هذه المعادلة تغيرت بعد ذلك ، مع مسار الحرب .

فى ذلك الوقت كان قسم ألترا Ultra فى المخابرات البريطانية « إم . آى ـ 6 » ـ 6 ـ MI ، يعمل بجنون لفك نظام الشفرة الألمانية . وقد جمع المسئولون حوالى 50 عالمًا وخبيرًا فى مكان منعزل لأشهر طويلة لمحاولة حل هذه الشفرة

الشيطانية . وفى مارس 1943 استطاع عالم الرياضيات البريطانى آلان تورنج فك نظام الشفرة المعقدة لماكينة إنيجما الألمانية Enigma ، التى تقوم بتشفير وتكويد الرسائل العسكرية والسرية بطريقة آلية على ستة مستويات متتابعة ، طبقًا لمفتاح الرسائل ، الذى يتغير كل عدة ساعات .

ومنذ ذلك التاريخ أصبح لدى القيادة البريطانية معرفة دقيقة للأوامر العسكرية والاتصالات الألمانية . ولكنهم لم يعطوها للأمريكيين ، بل وحتى لم يستغلوا ذلك على نطاق واسع ـ مع تحمل بعض الخسائر ـ حتى لا يفطن الألمان إلى أن نظام شفرتهم قد اكتشف ، فيغيرون النظام بأكمله . لذلك فإن مسار الغواصة الألمانية كان مرصودًا منذ بداية تحركها ، طبقًا للرسائل اللاسلكية المتبادلة بين البلدين ، وبين الغواصات بعضها والبعض .

توقفت الغواصة اليابانية فى ميناء سنغافورة لتحميل مواد خام أخرى ، ثم انطلقت فى مسارها فى المحيط الهندى ، حيث كانت الغواصات الألمانية العاملة فى المحيط الهندى على علم بمرورها . وهذه الغواصة اليابانية من طراز C ـ 3 التى تعد أكبر الغواصات الهجومية التى أنتجت فى الحرب

العالمية الثانية . وحمولتها على السطح 2560 طنًا ، وتحت الماء 3560 طنًا ، وطولها حوالى 109 أمتار . ومزودة بثمانية أنابيب لإطلاق الطوربيدات عيار 21 بوصة ، ومدفع سطح ثقيل عيار 5.5 بوصة ، ومدفعين مضادين للطائرات فى البرج عيار 25 ملليمترًا . ومداها 21 ألف ميل بحرى ، بسرعة 16 عقدة . ويمكنها البقاء تحت الماء ، والسير بالبطاريات لمدة ثلاثة أيام بسرعة 3 عقد فقط على عمق 100 متر .

ولم يُنتج من هذه الغواصة سوى 11 غواصة فقط ، نجا منها اثنتان فقط ، حتى تسليم اليابان رسميًا فى 2 سبتمبر 1945 .

عندما وصلت الغواصة اليابانية ، ودارت حول رأس الرجاء الصالح فى الجنوب الإفريقى متجهة نحو الشمال ، التقت بالغواصة الألمانية U ـ 181 أمام ساحل ناميبيا فى الغرب الإفريقى ـ والذى كان مستعمرة ألمانية قبل الحرب العالمية الأولى . بعدها اتجهت الغواصة اليابانية I ـ 52 للسير بعيدًا جدًا عن الساحل الإفريقى . ثم التقت بعد ذلك بالغواصة الألمانية يو ـ 199 وسط المحيط الأطلنطى على بعد حوالى 1750 كيلومترًا غرب جزر الرأس الأخضر Cape Verde Islands

بعد ذلـك بساعة ، وقبل أن ينتصف الليل يوم 23 يونيو 1944 ، انطلقت طائرة قاذفة من طراز آفنجر Avenger مـن فوق سطح حاملة الطائرات الأمريكية بوجو Bogue ، التـى كـانت ضمن قوة بحريـة شرق جزر الأنتيل Antilles فـى البحر الكاريبى ، وضربتها بالقنابل .

ويقول الطيار البحرى المتقـاعد جيسى تيلـور Jesse Tylor ـ 79 سنة الآن ـ : «لقد وجدناها طافية على السطح فى نفس المكان المتوقع ، عندما ظهرت على الرادار . وأسقطنا قنابلنـا ، وسجلنا إصابتها وغرقها ! »

نسى الجميع أمر الغواصة اليابانية الغارقة ، إلى أن جذبت انتباه « تايد ويل » ، الذى سبق له أن عثر علـى عملات إسبانية ذهبية قديمة أمام ساحل ولايـة فلوريدا الأمريكيـة عام 1995 . وكـان تـايدويل يبحث فـى سجلات الأرشـيف القومى الأمريكى فى العاصمة واشنطون ، حينما عثر علـى ترجمة للرسائل الألمانية المتبادلة بالشفرة ، والتى وصفت رحلة الغواصة بأن لها صفة تجارية . ثم تـأكد بمزيد مـن البحث فـى السجلات الرسمية القديمـة للحلفـاء Allies أن الغواصة كانت تحمل حوالى طنين من سبائك الذهب ، تقدر قيمتها الآن بحوالى 25 مليون دولار .



مسار الغواصة منذ إقلاعها من ميناء كور جنوب اليابان وحتى إغراقها فى وسط المحيط الأطلنطى .



حبال الربط فوق سطح الغواصة مازالت كما هى لم تمس مع (شمعات) ربط الغواصة .



صورة (بالسونار) للغواصة اليابانية فى أعماق المحيط الأطلنطى .

استطاع تايدويل جمع حوالى مليون دولار من مستثمرين للبحث عن الغواصة . وتعاقد مع إحدى الشركات الأمريكية العاملة فى مسح المحيطات بالنظم الصوتية فى ريد موند Red mond بولاية واشنطون المطلة على المحيط الباسفيكى للإسهام فى الاستكشاف . وقامت هذه الشركة الأمريكية « نظم المحيط الصوتية » Sound Ocean Systems من جانبها بتأجير سفينة أبحاث روسية متخصصة للقيام بالمهمة . وهى السفينة « يوزمور جيولوجيا » Yuzhmor Geologiya المتخصصة فى مسح ورسم قاع المحيطات بالأجهزة الصوتية السونار Sonar . وكذلك تصويرها بكاميرات غاطسة متصلة بسلك يمكن التحكم فيها من أجهزة على السفينة .

لكن العمل الأساسى كان فى مكان آخر ، وفى إحدى الشركات المتخصصة لتحديد المكان المحتمل الذى غرقت فيه الغواصة ، حتى يمكن إجراء عمليات البحث . هذه المهمة العسيرة قامت بها شركة كمبيوتر Meridian Science Inc. فى ولاية ميريلاند Maryland الأمريكية ، والتى تُعيد مسار ملاحة الغواصة اليابانية بالكمبيوتر ، طبقًا لأقرب تقدير للبحرية

الأمريكية للمكان الذى غرقت فيه ، ويبلغ حوالى 32 كيلومترًا .

قام بول تايدويل مع فريقه المتخصص المكون من 62 شخصًا فى أوائل مارس 1995 بعمليات مسح لقاع المحيط لحوالى 500 كيلومتر مربع ، ولكنه لم يعثر على شىء . فى ذلك الوقت قام فريق بريطانى بعمليات مسح مشابهة ، ثم حاولوا بعد ذلك الانضمام إلى فريق تايدويل فى جهود مشتركة ولكنه رفض .

جرت عملية تقييم شاملة جديدة بالكمبيوتر لمكان الحادث ، وبدأت عملية ثانية للبحث فى أوائل مايو . حيث كانت سفينة الأبحاث الروسية تسير ببطء فوق المنطقة المحتملة ، وهى تسحب أجهزة « السونار » التى يمكنها فحص ألف متر على كل جانب من جوانب السفينة .

بعد أسابيع مرهقة بالعمل الشاق والأعصاب المشدودة ، وقرب نفاد الوقود والتموين ، بل وتجاوز الميزانية المحددة ، التقط جهاز السونار صورة للخطوط الرئيسية لغواصة ، بما فيها الفتحات التى أحدثتها الانفجارات فى هيكلها . وعلى الفور تم استخدام أجهزة سونار أخرى ذات تردد أعلى ، ثم أمكن إنزال كاميرا يمكن التحكم فيها عن بعد ، وتأكد الطاقم تمامًا من حطام الغواصة اليابانية I - 52 .

عثر على الحطام فى قاع المحيط على بعد كيلومتر واحد من المكان الذى حدده الكمبيوتر وتوقعه الفنيون . حيث كانت ترقد فى القاع بشكل مستوٍ تمامًا على بطنها ، وكأنها فى حوض جاف . وكان من توفيق الفريق أيضًا أن الغواصة غرقت فى منطقة مسطحة من القاع تالية لجرف صغير . ولو كانت استقرت فى ذلك الخندق Escarpment أو فى أى مكان آخر ، لأصبح من الصعب العثور عليها .

ولعل هذه الواقعة الحقيقية ، تكون حافزًا للشباب المصرى والعربى للدخول فى مجالات جديدة ومثيرة ، حافلة بالعلم والاستكشافات والعمل والكسب ، بجانب الرياضة والتسلية . إذ يمكن استكشاف واستعادة الكنوز الغارقة - منذ آلاف السنين - حول سواحلنا العربية الممتدة . بل وداخل مياهنا الإقليمية وأمام مرافئنا .

بتصرف مختصر عن المصادر :

1) Time Magazine, An Article Titled "Striking Gold at Sea", by Julie Dam. July 31, 1995. Rockefeller centre, New York, N.Y., 10020, USA.

2) News week Magazine, an Article Titled "The treasure of the I--52", by Connie Leslie, July 31, 1995. 251 West 57th street . New York, N.Y., 10019, USA.

عملية انتحارية لإغراق البارجة تيربتز ..

[بقلم : توماس جالايير]

استخدم المتحاربون من الجانبين - خلال الحرب العالمية الثانية 1939 - 1945 - غواصات الجيب الصغيرة Midget ، التى يمكن تشغيلها بفرد واحد أو فردين أو أربعة أفراد على الأكثر . وكانت مهمتها القيام بأعمال انتحارية لإغراق القطع البحرية المهمة فى أثناء رسوها فى المرافئ ، حيث يصعب مواجهتها فى البحار المفتوحة .

استخدم اليابانيون غواصات الجيب الصغيرة من طراز كايتن Kaiten ، والتى يمكن للغواصات الكبيرة قطرها لمسافات قريبة من الهدف ، وذلك فى ضرب قطع الأسطول الأمريكى التى كانت تقف خارج ميناء بيرل هاربر Pearl Harbor فى جزر هاواى فى المحيط الباسفيكى فى 7 ديسمبر 1941 . وقامت غواصة مشابهة بإغراق البارجة الإنجليزية راميليس Ramillies ، فى ميناء دييجو سواريز Diego Suarez شمال جزيرة مدغشقر فى المحيط الهندى فى 30 مايو 1942

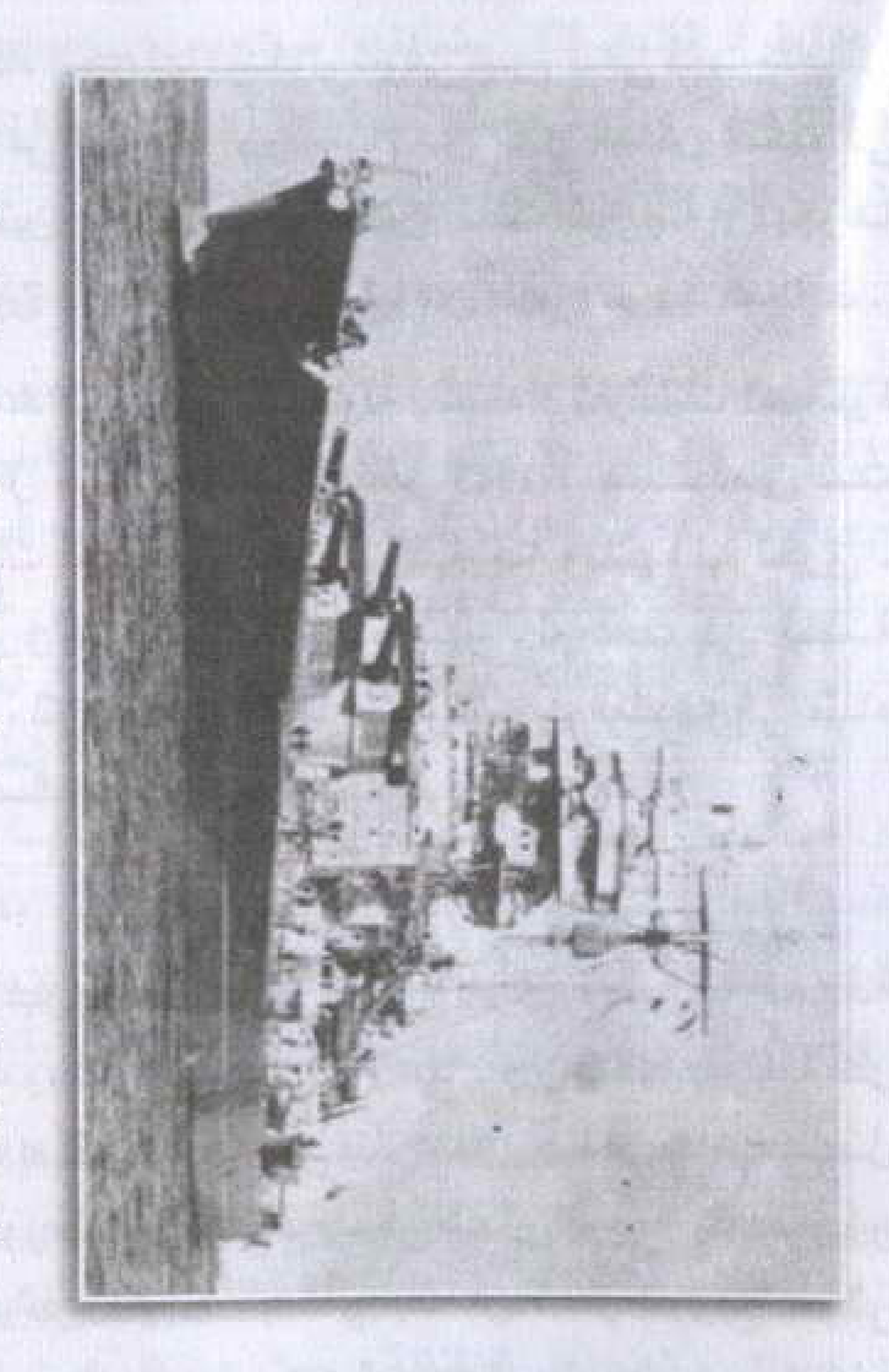
واستطاع غواصون إيطاليون استخدام غواصات جيب تسع

شخصين ، لإغراق البارجتين البريطانيتين كوين إليزابيث Queen Elizabeth وفاليانت Valiant أثناء رسوهما فى ميناء الإسكندرية ، وغيرها من العمليات البحرية التى لايتسع لها المجال .

وقد أنتج البريطانيون ثلاثة أنواع من هذه الغواصات الصغيرة ، أولها ويلمان Welman التى يستخدمها شخص واحد فقط . و شاريوت Chariot التى تتسع لشخصين ، وهى بالتحديد طوربيد بشرى موجه تحت الماء ، يقفز منه الأفراد قبل الهدف بمسافة بسيطة آمنة . ثم الطراز - إكس X-Craft ، الذى يتسع لأربعة أشخاص ، ويتم سحبها بالغواصات حتى قرب الهدف .

فى البداية حاول البريطانيون فى صيف 1941 إغراق البارجة الألمانية الثقيلة تيربتز فى أثناء رسوها فى ملجئها بأحد فيوردات النرويج قرب ميناء تروندهايم Trondheim . مستخدمين فى ذلك غواصتين من طراز شاريوت ، تحمل كل منهما شحنة متفجرة تزن طنين ، مع جهاز تفجير زمنى .

ودخلت الغواصتان البريطانيتان الميناء وهما ملتصقتان بقاع سفينة صيد نرويجية . وبرغم تفتيش السفينة النرويجية



البارجة الألمانية الثقيلة (تيربتز) ويلاحظ مدافعها الأربعة الأمامية ، ومثلها فى الخلف .

بدقة ، فقد سمح لها بالدخول . وفى اليوم التالى قامت عاصفة شديدة فى المنطقة ، وأصبح من غير الممكن التحكم فى الغواصتين ، أو تثبيت الشحنتين تحت البارجة . فهجرها الغواصون ، وعادوا إلى بريطانيا عن طريق السويد المحايدة .

ثم أعاد البريطانيون المحاولة باستخدام الغواصات الصغيرة من طراز « X » فى 22 سبتمبر 1943 ، مستخدمين ست غواصات صغيرة . وأصيبت البارجة ولكنها لم تغرق . حيث جرى إصلاحها خلال عدة أشهر ، ثم عادت إلى الخدمة العاملة ، لترويع قوافل الإمدادات والتموين المتجهة إلى ميناء مورمانسك Murmansk السوفييتى .

★ ★ ★

تعد البارجة الضخمة تيربتز Tirpitz شقيقة البارجة العملاقة بسمارك وبنفس تسليحها ودروعها ، وإن كانت حمولتها أكثر قليلاً « 43 ألف طن » . وفى يناير 1942 أصبحت جاهزة للعمل بعد شهور طويلة من التدريب فى شمال النرويج ، عند جزر سبتز بيرجن Spitsbergen التى تبعد عن شمال النرويج بحوالى 400 ميل . وقد عُهِد إلى هذه البارجة السيطرة البحرية الكاملة على بحر النرويج وبحر بيرنتس داخل الدائرة القطبية الشمالية ،

ومعها طراد القتال الثقيل شارنهورست Scharnhorst حمولة 26 ألف طن . وطراد القتال الثقيل لوتزوف Lutzow حمولة 27 ألف طن مع مجموعة المدمرات للحراسة .

خلال الأشهر الأربعة الأولى من عام 1942 ، اتخذ هذا الأسطول الألمانى من أحد الفيوردات القريبة من ميناء تروندهايم Trondheim الذى يقع تحت الدائرة القطبية فى النرويج مقرًا له . وحاولت القيادة البريطانية ضرب البارجة تيربتز بالقاذفات المنقضة ، وقامت الطائرات بحوالى خمس غارات مكثفة ، وكانت النتيجة فقد 14 طائرة دون تحقيق أى إصابة . إذ كانت الجبال العالية المحيطة تمنع الطائرات من الهبوط والانقضاض على البارجة فى مخبئها . كما وضع الألمان ستائر من الصلب المزدوج حول مداخل الفيورد Fjord ، يمكنها وقف أقوى الطوربيدات حتى لو كان مندفعًا بسرعة 50 عقدة .

ثم عمد الألمان لتغيير مكان رسو الأسطول ، ليكون فى أقصى الشمال النرويجى ، داخل الدائرة القطبية ، وبعيدًا عن متناول القاذفات والأعمال الانتحارية . والأهم من ذلك بعيدًا عن الأماكن والسواحل المكتظة ، حيث يسهل عمل رجال المقاومة النرويجية . وكان المكان الجديد قريبًا من مدينة

هامرفيست Hammerfest ، التى تعد مركزًا للصيد فى أقصى الشمال . وتم بناء مقر للبارجة والطرادين والمدمرات التابعة لهم فى منطقة تعرف باسم سورى سوند Soroy Sund ، تكثر فيها الجزر والفيوردات .

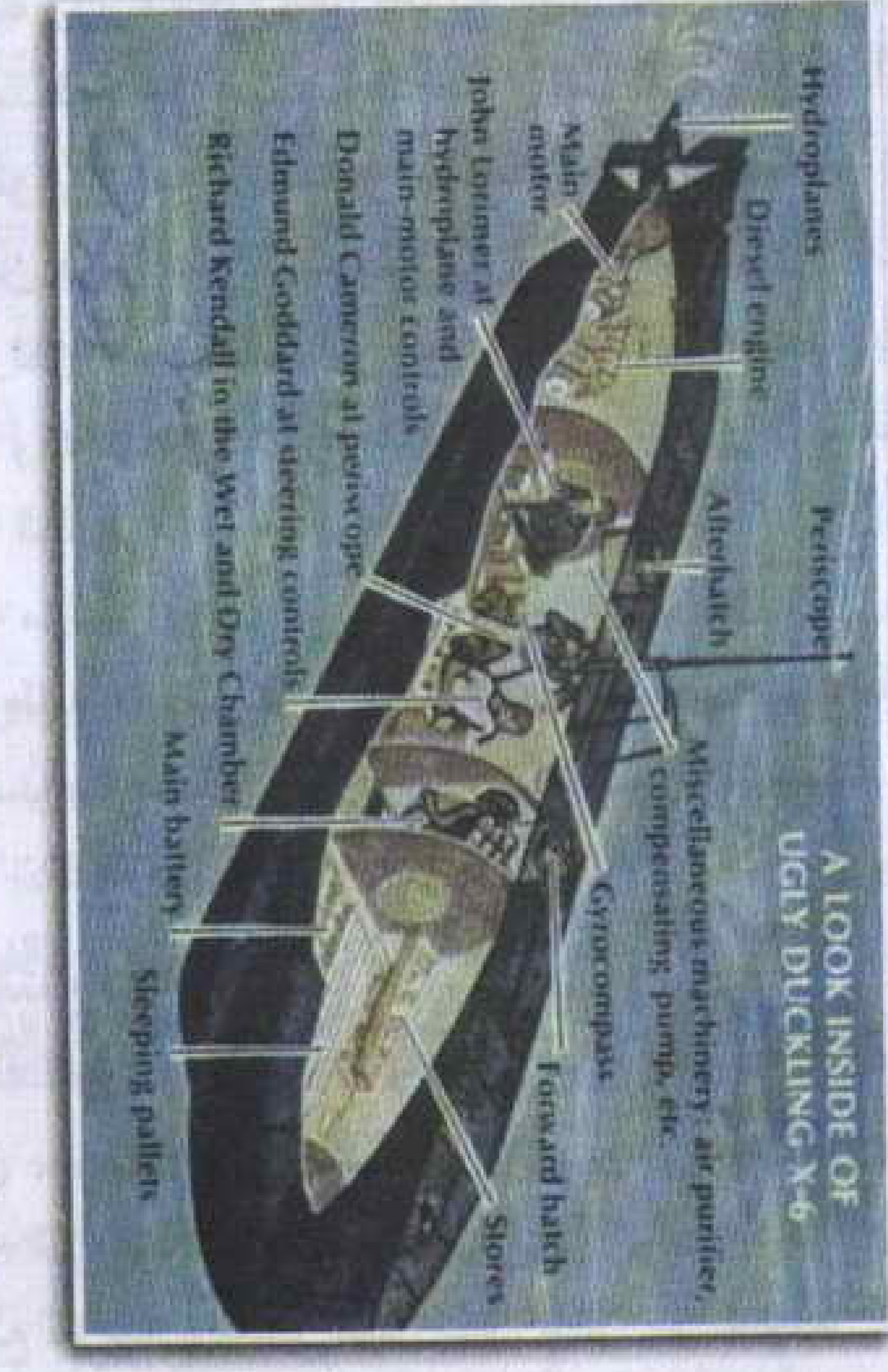
أما المدخل الرئيسى الشمالى من ناحية مدينة الصيد ـ والذى تستخدمه السفن عند عودتها من مهامها ـ فقد سد بثلاثة ستائر من الصلب لمنع الغواصات من الدخول ، وأمامه حقل ألغام بحرية كبير ، يمتد عشرات الكيلومترات .

وهناك مدخل آخر من ناحية الغرب لا يتسع لمرور ومناورة هذه السفن الكبيرة طوله حوالى 15 ميلاً ، تقرر سد طرقه بحقل ألغام عميق ومستعرض أكبر من الحقل الآخر . بالإضافة إلى أجهزة الاستشعار وطائرات الاستكشاف ، والدوريات البحرية المسلحة التى تجوب المنطقة بأسرها وتمنع المدنيين من الاقتراب منها .

أما فى مهجع السفن نفسها فقد زودت بستارة مزدوجة أخرى من الصلب مضادة للغواصات ، مع الحراسة القوية حول الجبال والسفن ذاتها ، والمدافع الساحلية التى تملأ المنطقة .

قررت وزارة الحرب البريطانية عمل المستحيل لضرب هذا الأسطول فى مهجعه بالقيام بعمل انتحارى . وأخذ المهندسون يقومون بتصميم غواصات صغيرة يمكنها أداء العمل من طراز « X » بحيث يمكن إنقاذ طاقمها إن أمكن ذلك . ولكن الغواصات التى تم إنتاجها كانت تضم أربعة أفراد ، ومداها 1200 ميل بحرى فقط . وليس بها مكان للشحنة المتفجرة ، فوضعت على سطح الغواصة . إذ إن كل غواصة من طراز « X » تحمل عبوتين متفجرتين ، وزن كل منهما طنان ، يتم تفجيرها بمفجر زمنى ، بعد لصقها مغناطيسيًا بقاع البارجة أو الطراد ، ثم الانسحاب بسرعة قبل حدوث الانفجارات .

تم إنتاج ست غواصات صغيرة Midget من طراز « X » وأخذ الفدائيون من الضباط يتدربون على عملياتهم فى ميناء باناتاين Bannatyne فى أسكتلندا ، وفى بحيرة ستريفن Loch Striven التى تشبه فيوردات النرويج بالجبال المحيطة بها . وبالطبع تم إجلاء العدد القليل ممن كانوا فى المنطقة ، بما فيها فندق صغير استخدمه رجال الكوماندوز البحريين . واستمر التدريب طوال أشهر الصيف .



قطاع فى الغواصة البريطانية الصغيرة من طراز إكس ، التى تتسع لأربعة أشخاص فقط .

تم إرسال الغواصات الست مع طاقمها إلى بحيرة كارنباون Cairnbawn فى أقصى الشمال الشرقى فى أسكتلندا ، حيث تقرر أن تبدأ العملية من هذه المنطقة مع التدريب على الغطس العميق وحتى 300 قدم ، والمناورة فى أقل حيز ممكن برغم أن الغواصة الصغيرة لايزيد طولها على 51 قدمًا (المتر = 3.28 قدمًا) .

وقد قررت الأدميرالية البريطانية قيام غواصات كبيرة بسحب الغواصات الصغيرة قرب الهدف . وعلى الغواصات الصغيرة أن تقوم بمهامها وحدها ، ثم العودة عبر الممر البحرى وحقل الألغام الغربى إلى نقطة التجمع فى وقت محدد ، حيث تقوم بسحبها مرة أخرى إلى شمال أسكتلندا . وفى حالة وجود غواصات ألمانية ، فسوف يتم تأجيل عملية السحب ، طبقًا لإشارات ضوئية خاصة لايمكن أن تكون مرئية إلا بمرشحات خاصة .

أظهرت الاستطلاعات الجوية أن البارجة والأسطول المرافق لها من طرادات ومدمرات فى مقرها فى آلتافيورد Alta Fjord ، فتقرر بدء العملية فى 11 سبتمبر 1943 فى رحلة طولها 2000 ميل ذهابًا وإيابًا . وسحبت كل غواصة

كبيرة ، غواصة جيب بحبل نايلون طوله 300 قدم . وبسرعة لا تزيد على 10 عقد على السطح .

بعد خمسة أيام هبت رياح شديدة ، وارتفع الموج ، تسبب فى إعطاب الغواصة X – 8 ، فانسحبت مقطورة بالغواصة الكبيرة إلى أسكتلندا . وفقدت الغواصة X – 9 ولم يظهر لها أثر بعد ذلك أبدًا .. وتعطلت آلات الغواصة X – 10 . وعلى ذلك لم يبق إلا الغواصات الثلاث X – 5 ، X – 6 ، X – 7 للقيام بالمهمة .

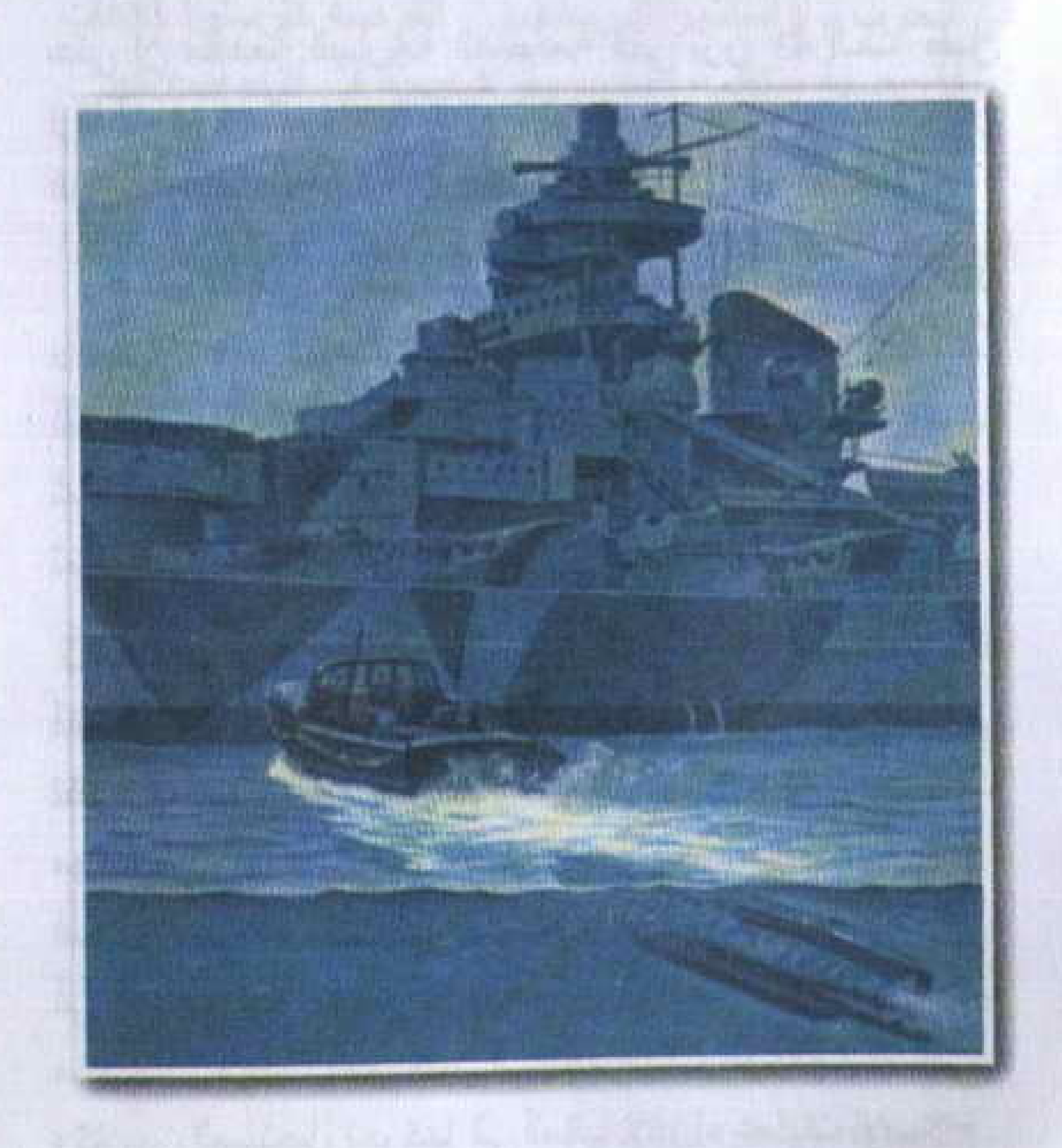
وصلت الغواصات إلى حافة حقل الألغام ، وتم فصل الغواصات الصغيرة فى منتصف الليل فى ليلة مقمرة يوم 20 سبتمبر . وتمكنت غواصات الجيب الثلاث من اختراق حقل الألغام وهى طافية على السطح للابتعاد عن الألغام الطافية . ثم وصلت إلى الممر الضيق إلى الداخل . وكانت الغواصات تلتصق بالشاطئ لتجنب أشعة الشمس ، وحتى لا تكتشفها الطائرات من الجو ، ولكن ببطء شديد لاستكشاف المنطقة التى تعج بالحراسات وأجهزة الكشف على الشواطئ .

وقرروا قضاء الليل فى جزيرة براتهولم Brattholm ، حيث إنهم فى عمق المياه المعادية ، وقد تزايد اضطرابهم إلى أقصى حد ، خاصة وأنهم أصبحوا الآن على بعد أربعة

أميال فقط من مهجع البارجة تيربتز . وكان فى إمكانهم مشاهدتها من موقعهم ، وعلى بعد ميل منها تقف السفينة شارنهورست . ولكنهم لم يروا الطراد الثقيل لوتزوق .

بعد انتصاف الليل بساعة بدأت الغواصات فى التحرك نحو مدخل الفيورد ، وأصبحت قريبة من الشبكة المضادة للغواصات . وقفوا هناك يتابعون ما يجرى على السطح بالبيريسكوب . ولاحظوا إحدى السفن وهى تقترب من الشبكة ، ومعنى ذلك أنها مفتوحة ، فقرروا الانطلاق فورًا بجانبها وهم على السطح بقوة المحرك الديزل . واستطاعوا بالفعل عبور الستارة دون أن يلاحظهم أحد .

فى الفيورد الألمانى ، كانت هناك سفن حربية من كل نوع ، وكانت التيربتز إلى الداخل على بعد ثلاثة أميال أخرى تحت حراسة خاصة حيث توجد ستارة أخرى مضادة للغواصة حول البارجة . والواقع أنها كانت ثلاث شبكات متتابعة لتغطى عمق الفيورد الذى يصل إلى 120 قدمًا . واستطاعت الغواصة X – 7 المغامرة واجتياز الشبكة وهى عائمة فوق السطح ثم غاصت تحت الماء بسرعة . وقام طاقمها بلصق الشحنتين الناسفتين بقاع مقدمة البارجة تيربتز . ثم العودة مرة أخرى من فوق الشبكة واستقرت فى عمق الفيورد على بعد قليل من البارجة ..



احتمت الغواصة الصغيرة تحت لنش ألمانى للوصول إلى البارجة (تيربتز) .

أما الغواصة 6 ـ X فقد استطاعت دخول المنطقة الخاصة المحيطة بالبارجة ، حينما فتحت البوابة لدخول أحد اللنشات الحربية فدخلت تحته بسرعة ، ثم قام طاقمها بتثبيت شحنتيها تحت البارجة تيربتز أيضًا . ولم تستطع الغواصة الثالثة 5 ـ X الاقتراب من مكان البارجة حيث كانت فى مكان فى الفيورد تكثر فيه الدوريات ، ويموج بحركة المدمرات ، فقبعت فى العمق على مسافة 500 متر من البارجة .

تمكن أحد الحراس على سطح البارجة من رؤية الغواصة 6 ـ X فأطلق جهاز الإنذار . وأخذ الملازم هربرت لاين Herbert Leine مجموعة من البحارة المسلحة فى زورق سريع للبحث عن الغواصة الصغيرة التى ظهرت على السطح ، فاعتقل أفرادها ، وأخذهم على ظهر البارجة للاستجواب .

لم يدلوا بشىء طوال 45 دقيقة فاصلة عن موعد الانفجار . بينما صدرت الأوامر بتحرك البارجة فى الحال . إذ إن الكابتن هانز ماير Hans Meyer قبطان البارجة ، بدأ يعتقد أن هناك غواصات أخرى فى المنطقة ويريد أن يخرج فى الحال من هذه المصيدة .

فى الساعة الثامنة واثنتى عشرة دقيقة دوت ثلاثة انفجارات رهيبة ، ثم دوى انفجار رابع تحت الماء خلال ثانية واحدة ،

حتى إن مقدمة البارجة الضخمة التى تزن 43 ألف طن ارتفعت فوق الماء عدة أقدام ، ثم ضربت الماء بعنف . ولكن البارجة لدهشة رجال الكوماندوز على ظهرها لم تغرق .

خلال دقائق حضر الأدميرال أوسكار كوميتز Oskar Kummetz قائد القاعدة البحرية ، الذى كان يعتقد أن القاعدة آمنة تمامًا ولا يمكن اختراقها . ثم توقف قليلاً عندما شاهد الأسرى الأربعة على السطح ، ونظر إليهم طويلاً ، ثم تحدث حديثًا قصيرًا مع أحد الضباط ، وغادر البارجة .

بعد يومين حضر الأدميرال كارل دونيتز Karl Donitz قائد البحرية الألمانية الجديد ، بعد الأدميرال إريك ريدر ، وألقى نظرة فاحصة على البارجة وقال كنبوءة : « إن هناك شيئا مؤكدًا ، فلو وضعت التيربتز فى البحر وهى فى هذه الحالة ، فستكون فى طريقها إلى الموت » . كانت هناك فتحة كبيرة فى قاع البارجة ، ودمرت سبعة من مولدات الديزل من ثمانية ماكينات . وحدث دمار كبير فى أجهزتها وطوابقها السفلى ، وكان من المستحيل تحركها إلى ألمانيا لإجراء عمليات الإصلاح .

وبموافقة هتلر ، قرر دونيتز إصلاح البارجة حيث هى ، حيث أرسل حوالى ألف مهندس وفنى وبمعداتهم . وهكذا خرجت البارجة تيربتز من الخدمة العاملة عدة أشهر حرجة

فى الحرب . واستثمر البريطانيون الفرصة فأرسلوا قاذفات القنابل بصفة منتظمة لضرب مقر البارجة فى أثناء إصلاحها .

أما طاقم 6 ـ X الأربعة المعتقلون ، واثنان اعتقلا من الغواصة 5 ـ X فقد احتجزوا . فى معسكرات الاعتقال بألمانيا . ولم يُفرج عنهم إلا بعد انتهاء الحرب . وقتل اثنان من طاقم 5 ـ X بالرصاص فى أثناء العملية الانتحارية ، أما طاقم 7 ـ X فلم يعثر لهم على أثر لا داخل الغواصة ولا خارجها .

وقد استقبل الملك جورج الخامس الناجين . ووصفت الأدميرالية البريطانية عملهم « بأنه سيسطر فى التاريخ كواحد من أكبر الأعمال الشجاعة فى كل وقت » .

بتصرف مختصر عن كتاب :

--The Intrepid Midgets, by Thomas Gallagher-published by penguin University Books Ltd., 1974.
Hamonds worth, Middlesex, England.

اصطياد ناقلة الجنود البريطانية ..

[بقلم : جونز راتكليف]

عندما وافق أدولف هتلر على طلب اليابان أن تمد الغواصات الألمانية نطاق عملياتها إلى المحيط الهندى ـ حتى تتفرغ الغواصات اليابانية للعمل ضد القوات الأمريكية فى المحيط الباسفيكى الواسع ـ أصدر الأدميرال كارل دونيتز Karl Donitz قائد الغواصات الألمانية ، أمرًا للكابتن روبرت جايسى Robert Gysae ـ 31 سنة ـ قائد الغواصة يو ـ 177 ، بالتوجه فورًا ليدور حول رأس الرجاء الصالح فى الجنوب الإفريقى ، والعمل على ضرب سفن الحلفاء فى المنطقة .

وعلى ذلك أبحرت الغواصة 177 ـ U من ميناء كيل Kiel شمال ألمانيا فى 17 سبتمبر 1942 متجهة نحو جنوب الأطلنطى . وهكذا صدرت الأوامر لحوالى 13 غواصة للتوجه إلى المحيط الهندى ، حيث بدأت نشاطها الفعلى فى شهر أكتوبر 1942 ، وتم دعمها بعد ذلك .

والغواصة 177 ـ U من طراز 2 ـ IXD بعيدة المدى ، حيث يبلغ مداها 23,700 ميل بحرى ، بسرعة 12 عقدة

على السطح . كما يمكنها الغوص تحت الماء لمدة 26 ساعة ، والسير بسرعة أربع عقد بالبطاريات . وحمولتها 1615 طنًا على السطح أو 1800 تحت الماء . وطولها 87.5 متر ، وطاقمها مكون من 57 شخصًا ، وسرعتها القصوى 19.3 عقدة على السطح ، وتحت الماء 7 عقد .. ومسلحة بمدفع سطح عيار 37 ميللمترًا مضاد للطائرات ، وأربعة مدافع رشاشة رباعية المواسير مركبة فى البرج عيار 20 ملليمترًا ، بالإضافة إلى أنابيب إطلاق الطوربيدات الأمامية والخلفية .

بعد شروق الشمس صباح يوم السبت 28 نوفمبر 1942 ، كانت الغواصة يو ـ 177 تتهادى ببطء جنوب جزيرة مدغشقر ، قبالة الساحل الشرقى الإفريقى ، حين شاهد قبطانها جايسى صارى سفينة فى الأفق . فبادر بالغطس والاتجاه غربًا لاعتراض مسار السفينة . ثم قبعت الغواصة تحت الماء فى الانتظار .

كانت وزارة الحرب البريطانية قد جندت سفينة الشحن البريطانية نوفاسكوتشيا Nova scotia للعمل فى شرق إفريقيا طوال الحرب . وهى سفينة قديمة صنعت عام 1926 ، وكانت تعمل من قبل على خط ليفربول Liverpool فى بريطانيا ، و هاليفاكس Halifax فى كندا . وحمولتها 6796 طنًا .



سفينة الشحن ونقل الجنود البريطانية (نوفاسكوتشيا).

أسند إلى السفينة نقل الوحدات العسكرية من جنوب إفريقيا إلى السويس فى مصر ، وكذلك نقل الإمدادات والتموين والذخيرة للجيش الثامن البريطانى فى شمال إفريقيا . وعند عودتها إلى جنوب إفريقيا كانت تحمل الأسرى الإيطاليين للعمل هناك . مع إعادة الوحدات العسكرية المستبدلة أو من الجنود الذين منحوا إجازات . وقامت بالفعل بعشرات الرحلات على هذا الخط دون حماية جوية أو بحرية أو السير فى قوافل . فلم يكن هناك نشاط للغواصات المعادية فى ذلك المكان . ومع ذلك فقد كانت مسلحة بمدفع ثقيل عيار أربع بوصات فى قسمها الخلفى ، ومدفعين مضادين للطائرات فى قسمها الأمامى .

فى طريقها نحو الجنوب ، توقفت نوفاسكوتشيا فى ميناء مصوَّع Massawa فى إريتريا فى 14 نوفمبر ، حيث إن هذا الميناء تستخدمه البحرية البريطانية كقاعدة للإصلاح بعد جلاء الإيطاليين عنه . وهناك صعد على ظهر السفينة حوالى 780 أسيرًا إيطاليًّا ، وبعض العسكريين والمدنيين البريطانيين . ثم واصلت طريقها نحو الجنوب إلى ميناء دوربان Durban فى جنوب إفريقيا .

عبرت السفينة قناة موزمبيق - بين جزيرة مدغشقر والساحل الإفريقى الشرقى - ثم انطلقت فى المحيط المفتوح فى بحر هادئ . ولا يفصلها عن محطتها النهائية سوى 250 كيلومترًا . ولكن عندما أصبحت السفينة على بعد 300 متر فقط من الغواصة الغاطسة ، أمر جايسى بإطلاق ثلاثة طوربيدات على وسط السفينة .

هزت الانفجارات الثلاثة السفينة بعنف ، واندلعت النيران بسرعة بعد أن أصيبت خزانات الوقود على سطحها وداخلها . وأمسك مئات من الإيطاليين السياج الحديدى للسفينة على السطح ، خائفين من القفز إلى المياه . واندلع الرعب والهلع فى كل مكان بالسفينة ، والكل يجرى فى أى اتجاه ، بينما يقفز رجل مشتعل إلى الماء وهو يصرخ .

أما الذين كانوا فى الطبقات السفلى من السفينة ، فحالت النيران المشتعلة فى الوقود المنسكب داخل الممرات والطرقات ، دون خروجهم من غرفهم . وأخذ البحارة يعملون بجنون لإنزال قوارب النجاة السليمة ، بعد أن تطاير معظمها من قوة الانفجار ، ولكن بعضها امتلأ بالماء فور إنزاله للماء .

مرت خمس دقائق من الفزع والصراخ والهرج على

سطح نوفاسكوتشيا ، ثم ارتفعت مؤخرتها إلى أعلى ، وأخذت تغوص بمقدمتها نحو الأعماق . وسحبت السفينة فى أثناء غرقها كل من كان على سطحها أو قريبًا منها فى دوامة هائلة . وساد السكون فجأة ، فلم يستغرق الأمر كله سوى ست دقائق فقط ، ولم يبق على السطح سوى الحطام المتخلف عن الانفجارات ، وكتل من الأخشاب ، والأطواف الممزقة والسلالم الخشبية والحبال والملابس المختلفة . وتعلق قبطان السفينة الكابتن هندر Hender بقارب نجاة مملوء بالمياه ، وكذلك فعل آخرون .

صعدت الغواصة يو - 177 إلى السطح ، وأطل الكابتن جايسى من البرج ليطل على مشهد مرعب ، وكان هدفه معرفة هوية السفينة التى أغرقها . فى البداية تحدث بالإنجليزية عبر ميكروفون ، ولكن الإجابة كانت باللغة الإيطالية ممن يصارعون الأمواج . وأصيب بالوجوم حينما تأكد أنه أغرق سفينة تزدحم بجنود أسرى لدولة حليفة لألمانيا ضمن دول المحور Axis منذ يونية 1940 .

وقرر أخذ شخصين على غواصته ، وهو أقصى ما يمكن أن يحمله داخلها . وقذف بحبل تعلق به إيطاليان ، قضيا عدة أشهر فى الغواصة حتى عادت إلى فرنسا .

قبل أن يغطس مرة أخرى صاح القبطان موجهًا كلامه للإيطاليين : « إننى آسف للغاية .. سوف أرسل رسالة لاسلكية إلى برلين ، وسوف تصل إليكم المساعدات ، وكونوا شجعانًا ! » . كان عملاً انتحاريًا أن يرسل جايسى رسالة لاسلكية فى الحال . فساحل جنوب إفريقيا لا يبعد أكثر من 80 كيلومترًا . ويمكن للطائرات القاذفة التقاط رسالته ، وتحديد مكانه وضربه خلال دقائق . لذلك أبحر شرقًا داخل المحيط الهندى لمدة ساعة ، ثم أرسل رسالة بالراديو إلى الأدميرالية الألمانية فى برلين ، طالبًا إرسال المساعدات للمنكوبين الإيطاليين ، خارقًا بذلك التعليمات المشددة فى حالة الحرب .

بعد غرق نوقاسكوتشيا ، اختفى من على سطح الماء المئات خلال دقائق معدودة ، وأخذ آخرون يكافحون الماء ، ويحاولون التعلق بأى شىء طافٍ على السطح . بعد حوالى الساعة زال الفزع الذى صاحب الحادث ، وأصبح الموت منذ هذه اللحظة يختار ضحاياه بطريقة أكثر انتقائية ، وغالبًا ما تكون مرعبة . وصار الأمل الوحيد للذين تعلقوا بالحياة ، يكمن فى الركام الخشبى الطافى أو أى شىء يمكنهم أن يتعلقوا به .

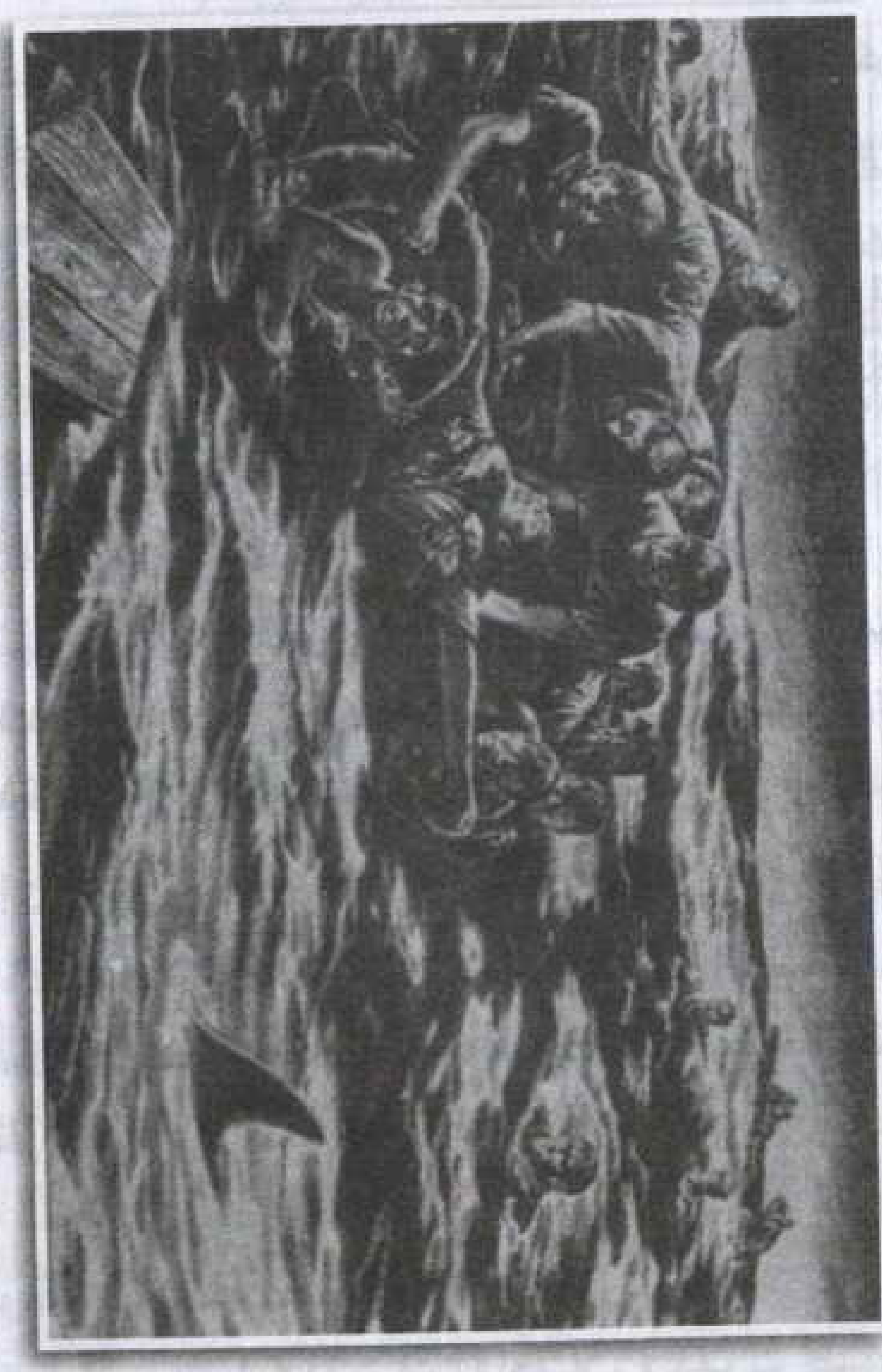
عندما حل الظلام ، ظهر رعب آخر لم يكن أحد يفكر فيه واختفى شخص كان طافيًا وحده وهو يلوح بذراعيه ويطلق صرخات مروعة . لقد ظهرت أسماك القرش Shark ، التى وجدت فى الناجين وجبة دسمة . وأخذ الناجون فوق الأطواف والألواح الخشبية يكافحون من أجل الاحتفاظ بأماكنهم ، ضد الآخرين الذين يحاولون التعلق بأى شىء ، ومن ثم يدفعونهم بعيدًا .

وظهر المعدن الحقيقى لكل إنسان فى محنة الصراع من أجل الحياة . غير أن البعض قدم عن طيب خاطر كل مساعدة ممكنة فى هذه المحنة من أجل الإبقاء على الحياة .

بدأ تيار المحيط يبعد الأطواف والكتل الخشبية وقوارب النجاة بعضها عن بعض . وقد وجد جيمس لاثام James Latham أحد ضباط السفينة نفسه فى مياه المحيط لحظة الانفجار . فسبح إلى سلم خشبى طاف ثم تمدد فوقه ، حيث جرفه التيار بعيدًا نحو الجنوب . واستيقظ ليلاً فشاهد النجوم من فوقه ، وزعنفة فضية لقرش بجانبه ، ولكنه تركه بعد أن رافقه فترة طويلة دون أن يهاجمه ، وظهرت أضواء بعض السفن فى أثناء الليل ، ولكنها كانت تمر بعيدًا .

عندما وصلت رسالة الغواصة 177 ـ U إلى برلين ، صدرت رسالة عاجلة إلى السفارة الألمانية فى العاصمة الأسبانية مدريد ، مع تعليمات بترحيلها فورًا إلى السفارة الألمانية فى العاصمة البرتغالية لشبونة . وهناك طلبت السفارة من الحكومة البرتغالية ـ بصفتها بلدًا محايدًا ـ العمل على إنقاذ الناجين ، بإرسال نجدة من موزمبيق ـ أقرب مستعمرة برتغالية فى شرق إفريقيا ـ وتواجه المنطقة التى غرقت فيها نوقاسكوتشيا .

كانت الفرقاطة البرتغالية ألبوكيريك Albuquerque قد وصلت إلى ميناء لورينسو ماركيز Lourenco Marques فى المستعمرة فى اليوم السابق للحادث . وكان من المقرر أن تغادر الميناء فى اليوم التالى . وتلقى قبطان الفرقاطة الكابتن جوزيه دى بريتو José de Brito رسالة لاسلكية من حكومته فى الساعة التاسعة مساء يوم السبت 28 نوفمبر 1942 ـ أى بعد 12 ساعة من غرق السفينة : « .. تحرك فورًا بأقصى سرعة لالتقاط الناجين من سفينة غرقت فى التاسعة من صباح اليوم ، عند خط عرض 28 درجة و30 ثانية جنوب ، وخط طول 33 درجة شرق . وعلى بعد 180 ميلا بحريًا جنوب لورينسو ماركيز » .



فى المساء ظهرت أسماك القرش الشرسة ، تلتهم الناجين .

تحركت الفرقاطة بعد منتصف الليل بساعتين ، أى فى الثانية من صباح الأحد . وقدر الكابتن دى بريتو أن التيار لابد وقد جرف أطواف الناجين ناحية الجنوب . وأخذت الفرقاطة تجوب المنطقة ، وتلتقط الناجين فى مناطق متباعدة ومتفرقة . وأمكن للفرقاطة ألبوكيريك أن تنقذ 122 شخصًا حتى حلول مساء يوم الأحد .

ولكن البحث استمر تحت أضواء الكشافات ، مع استخدام قوارب النجاة الخاصة بالفرقاطة ولنش سريع مزود بمحرك . وهكذا ظلت المهمة المحطمة للقلوب طوال الاثنين وخلال الليل أيضًا ، وحتى العاشرة من صباح الثلاثاء ، حينما بدأت عاصفة شديدة فى اجتياح المنطقة .

قرر الكابتن دى بريتو ، وقف عمليات البحث والعودة إلى ميناء لورينسو فى موزمبيق ، بعد أن أنقذ 183 شخصًا . وأدخل بعضهم إلى المستشفى ، ولكن أغلبهم استردوا قواهم بعد فترة من الراحة .

ومن طاقم البحارة الإنجليزى البالغ 114 شخصًا لم يبق على قيد الحياة سوى 14 بحارًا فقط . وسمح لهم بمغادرة موزمبيق ، حيث توجهوا بالقطار إلى ميناء دوربان فى

جنوب إفريقيا . كما عبر الجنود التابعون لجنوب إفريقيا الحدود بين البلدين عند ترانسفال Transvaal .

أما الإيطاليون الأسرى فقد وجدوا أنفسهم فى منطقة محاطة بدول معادية لهم . وسمحت لهم الحكومة الإيطالية بالبقاء فى موزمبيق كإجازة مفتوحة من الخدمة .

واستقروا فى المدينة ، وحصلوا على أعمال كى يتمكنوا من الإنفاق على أنفسهم . وبالنسبة لمعظمهم ، فلم يتمكنوا من العودة إلى إيطاليا إلا عام 1946 ، بعد أن اعتقد أهلهم أنهم فى عداد المفقودين . ولكن القليل منهم فضل البقاء والاستقرار فى موزمبيق .

وقد أحيل الكابتن دى بريتو ـ قائد الفرقاطة ـ إلى التقاعد بعد خدمة طويلة برتبة فايس ـ أدميرال Vice -- Admiral ويعيش الآن فى لشبونة .

أما قائد الغواصة يو ـ 177 ، الكابتن جايسى ، فيعمل حاليًا بالقسم البحرى بوزارة الدفاع الألمانية .

أما مصير الفرقاطة البرتغالية ألبوكيريك ، فقد أغرقها طاقمها فى ميناء مارماجو Marmagao ، بمستعمرة جوا GOA

البرتغالية على الساحل الغربى للهند فى ديسمبر 1961 . حينما اجتاحت القوات الهندية المستعمرة ، وأعلنت ضمها للهند ، وذلك خشية أن تقع الفرقاطة فى أيدى القوات الهندية .

وقد منعت الرقابة العسكرية البريطانية نشر أى شىء عن الحادث طوال فترة الحرب . ثم استمر الحظر طوال سنوات ما بعد الحرب من قبل المخابرات البريطانية ، إلى أن أفرج مؤخرًا عن بعض جوانب الحادث ، مع إخفاء جوانب أخرى مازالت مجهولة حتى الآن !

بتصرف مختصر عن المصادر :

1) History of Second World War Magazine, No. 107, 1976. An Article Titled " Death off Durban " by Jones Ratcliff . published by Phoebus Publishing Co., 169 Wardour street, London, W1A--2jx, U.K,

2) Jane's pocket Book; Submarine Development, 1976. Edited by John Moore. Published by Mac Donald and jane's publishers Limited, paulton House, 8 Shepherdess walk, London, M1--7LW., U.K.

الصراع الدامى بين غواصة ألمانية ومدمرة أمريكية

[بقلم : جون هيرسى]

كان الشتاء يزحف بسرعة على شمال المحيط الأطلنطى خلال شهر أكتوبر 1943 ، عندما بدأت الرياح القطبية الباردة تهب بشدة ، وقد انخفضت درجة الحرارة ، وأخذت بلورات الجليد تتساقط ببطء . وكانت المدمرة الأمريكية بيرى Peary تقوم بأعمال الدورية فى المنطقة المخصصة لها جنوب جزيرة جرينلاند Greenland ، وسط أمواج مضطربة عالية ، بسرعة 17 عقدة Knot ـ والعقدة هى الميل البحرى وتساوى 1.852 كيلومتر فى الساعة .

قبل انتصاف ليلة 21 من ذلك الشهر ، أعلن الملازم روبرت لورد Robert Lord ضابط الإشارة ، أن جهاز الرادار بالمدمرة التقط سفينة مجهولة .

كان قبطان السفينة الملازم بحرى ـ رتبة تعادل نقيب ـ تشارلز هتشنز Charles Hichens ـ وهو شاب فى الثلاثين من عمره ـ جالسًا فى الظلام الحالك فى منصة برج القيادة حينما بلغه النبأ . فلوح بقبضته اليمنى فى الهواء وهو

يضغط على أسنانه كما هى عادته ، وأمر على الفور بالاتجاه نحو الهدف بأقصى سرعة ، وهى 32 عقدة .

انحرفت المدمرة Destroyer إلى اليمين بضع درجات ، ثم اندفعت إلى الأمام بعنف ، وهى تشق الأمواج بمقدمتها الحادة الرفيعة . وما كادت تصل إلى هذه السرعة ، حتى أصبح من العسير على الضباط والبحارة التمسك بأماكنهم . وقد غطت المياه سطح المدمرة بالكامل ، وبلغ الموج العارم الكُوَّات Apertures الزجاجية لمنصة القيادة على ارتفاع 12 مترًا من سطح المدمرة . ولكن بعد ما يقرب من الساعة فقدت المدمرة الاتصال بالغواصة .

كانت الحرب العالمية الثانية صراعًا علميًا وتكنولوجيًا فى المقام الأول ، ومجالاً واسعًا لتنفيذ الأفكار الجديدة . مما أدى إلى شحذ الهمم واستلهام الآفاق الواسعة . ففى بداية الحرب فى سبتمبر 1939 ، استخدم البريطانيون والألمان أجهزة الرادار الأولية Radar ، لاكتشاف الأهداف الجوية والبحرية ، والتى جرى تحسينها بعد ذلك . وفى 11 ديسمبر 1941 أعلنت الولايات المتحدة الحرب على ألمانيا ـ أى بعد أربعة أيام من قيام اليابان بإغراق الأسطول الأمريكى فى المحيط الباسفيكى .

وفى أبريل 1942 تمكن العلماء البريطانيون من تطوير رادار يعمل بالموجة القصيرة Short Wave ، بدلاً من الموجة الطويلة . مما زاد من قدرة اكتشاف الأهداف على مسافات بعيدة جدًا وبدقة عالية . وركب الجهاز الجديد فى جميع السفن الحربية البريطانية والأمريكية ، وكذلك فى بعض الطائرات والمحطات الثابتة على الشواطئ . كبديل لنظام Asdis القديم من أيام الحرب العالمية الأولى ، لتحديد الغواصات الغاطسة ومعرفة أماكنها واتجاهها .

ولكن العلماء الألمان سرعان ما اخترعوا جهاز FOMb لمواجهة تهديد الرادارات البريطانية ، حيث يتيح هذا الجهاز للغواصة التأكد من اكتشافها بأجهزة الرادار من عدمه ، ثم الغطس فى الوقت المناسب . أى أنه جهاز للاستشعار الكهرومغناطيسى بالموجة القصيرة أيضًا ، حيث ركب فى جميع الغواصات الألمانية اعتبارًا من أغسطس 1942

وعلى الفور طوَّر البريطانيون رادارًا له ترددات خارج نطاق ترددات الجهاز الألمانى . ثم بدءوا فى استخدام الترددات الصوتية المنخفضة «السونار Sonar » ـ أى الاستشعار الصوتى تحت الماء للبحث عن الغواصات ـ والتى كان الألمان قد

تفوقوا فيها . لذلك كان بحارة الغواصة الألمانية تحت الهجوم يحاولون ألا يصدروا أى صوت ، ويجولون داخلها بجوارب سميكة فقط . على اعتبار أن الحلفاء لديهم أجهزة حساسة مماثلة للجهاز الألمانى GHG المركب فى السفن الحربية الألمانية .

أمر القبطان هتشنز بتخفيض سرعة المدمرة بيرى إلى 15 عقدة فى نفس الاتجاه ، مع تشغيل جهاز الاستماع الصوتى تحت الماء ، أى السونار السلبى Negative Sonar . وهى سماعات فى قاع المدمرة وأجنابها للاستماع فقط إلى محركات الغواصة تحت الماء ، دون أن تدرك أنها اكتشفت .

بعد قليل التقط الجهاز أصواتًا شاردة ، أخذت تزداد كلما اقتربت المدمرة من الغواصة ، إلى أن أصبحت الأصوات أوضح ما يمكن . مما يعنى أن المدمرة قد أصبحت فوق الهدف مباشرة .

أمر القبطان هتشنز بإلقاء مشعل متوهج عائم لتحديد المنطقة فى الظلام ، ثم أشار إلى الملازم كنيث رينولدز Kenith Reynolds قائد المدفعية ، بإطلاق قنابل الأعماق المركبة على أجهزة إطلاق على جانبى النصف الخلفى للمدمرة . انفجرت

القنابل البرميلية على أعماق مختلفة ، طبقًا لضبط أجهزة تفجيرها ، مما أرغم الغواصة على الصعود إلى السطح .

صاح بحار المطافئ ديفيد ساوثيك David Southeyk « إنها على الجانب الأيمن ، إلى الخلف ! » وبدت الغواصة الألمانية طويلة وضخمة ، بلون أزرق فاتح ، وبقع بيضاء كبيرة للتمويه ، وكانت على مسافة 400 متر فقط .

سلطت الأضواء الكاشفة على الغواصة ، وأخذت المدافع الخلفية والرشاشات تصب نيرانها على الغواصة . لم يكن هناك فرصة لبحارة الغواصة لمبادلة المدمرة الضرب بالمدافع الثقيلة على السطح ، حيث كان الرصاص المنهمر يصيب كل من يحاول الخروج من برج الغواصة الصلب . ولكن الألمان ردوا عليهم باستخدام الرشاش الرباعى عيار 20 ملليمترًا والمركب فى البرج .

وأخذت الغواصة تبتعد عن المدمرة ، وهى تحاول أن تسدد أنابيب الطوربيد الخلفية نحو المدمرة . وأدرك القبطان هتشنز ماذا يعنى ذلك ، فأمر البحار آيكنهيد Aikenhead ـ الممسك بالدفة ـ أن يديرها إلى أقصى اليمين بسرعة . فانحرفت المدمرة بعنف ، فى نفس الوقت الذى مر فيه

طوربيد على جانبها الأيسر ، ونجت المدمرة فى اللحظة الأخيرة .

كانت المدمرة الأمريكية قد صنعت قبل الحرب العالمية الثانية ، وحمولتها حوالى 7300 طن . وتحمل اسم المستكشف الأمريكى للمنطقة القطبية الشمالية روبرت إدوين بيرى Robert Edwin Peary تكريمًا له . وقد عهد إليها أيضًا القيام بأعمال الدورية أمام سواحل كندا فى المنطقة الواقعة بين نيوفاوندلاند وجنوب جزيرة جرينلاند الدانيماركية وحتى آيسلاند فى أقصى الشمال .

وقد امتدت الحرب إلى هذه المنطقة بالضرورة ، حيث إن الألمان أقاموا محطات للتنبؤات الجوية على الشاطئ الشرقى من الجزيرة فى نهاية عام 1940 ، وخاصة فى شمال سكورسباى سوند Scoresby Sund بهدف إمداد سلاح الطيران الألمانى والغواصات بحالة الجو مرتين يوميًا .

فى نفس الوقت احتل الأمريكيون الشاطئ الغربى لجزيرة جرينلاند فى مايو 1941 ، لإنشاء محطات وقواعد جوية لقاذفات القنابل المتجهة إلى شمال بريطانيا ـ عبر كندا ـ باعتبار أن هذا الطريق هو أقصر الطرق الجوية بين القارتين .

وقد دارت معارك رهيبة لإجلاء الألمان عن الشاطئ الشرقى للجزيرة ، وضُربوا مرارًا بقاذفات القنابل . ولكن كان من المستحيل تمامًا حصر المحطات الألمانية السرية فى جزيرة جبلية متجمدة تبلغ مساحتها نصف مساحة الولايات المتحدة .

أما الغواصة الألمانية يو ـ 233 ، فهى غواصة هجومية من طراز «XB» . حمولتها 1763 طنًا ، وطولها حوالى 89 مترًا ، وعرضها عشرة أمتار . ومهمتها الأساسية بث الألغام البحرية Minelaying ، حيث يمكنها بث ونشر 60 لغمًا مختلفًا . ومداها 14,500 ميل بحرى ، وسرعتها القصوى 16.5عقدة ، وطاقمها مكون من 52 شخصًا . ويمكن استخدامها للتموين والوقود والمهام السرية . وهى مسلحة بمدفع سطح عيار 4.1 بوصة ، ومدفع مضاد للطائرات عيار 37 ميللمترًا ، ومدفع رشاش رباعى فى البرج . ولها أنبوبان خلفيان Stern لإطلاق الطوربيدات ، وليس لها أنابيب أمامية Bow مثل باقى الغواصات .

كانت الغواصة فى مهمة لبث الألغام أمام السواحل الكندية ، ثم تزويد محطات اللاسلكى الألمانية على الشاطئ الشرقى

لجزيرة جرينلاند بالوقود والتموين . ثم العودة إلى قاعدتها فى ميناء بريست Brest الفرنسى . وكانت الغواصة فى طريق عودتها بعد أداء مهامها ، بزاوية 140 درجة ، حينما التقت بالمدمرة الأمريكية بيرى .

كان من جراء هذا الاشتباك الدموى الأول وقوع عدد من القتلى والجرحى على ظهر المدمرة والغواصة على السواء . ابتعدت الغواصة بسرعة على السطح ، وفى نفس الزاوية والاتجاه ـ « وان . فور . زيرو » ، وكأن الألمان لم يدركوا بعد الأخطار المحدقة بهم .

انطلقت قذيفة مدفع على سطح الغواصة ، برغم خلل الدائرة الكهربائية الذى أصاب المدمرة . بينما أخذ المدفع المضاد للطائرات على سطح الغواصة ، يدك طاقمى المدفعين الثقيلين الأماميين للمدمرة ، وكذلك منصة القيادة وكل ما على السطح الأمامى . ولكن المدمرة تهيأت للحاق بها ثم حاذتها ، مما سمح لطاقمى المدافع الخلفية بضرب الغواصة ، فأطاحت الشظايا ببعض الألمان من على سطح الغواصة . بينما هرع الباقون نحو البرج .

أخذت الغواصة فى الهبوط بسرعة تحت الماء وصاح



الغواصة الألمانية يو ـ 233 فى طريقها إلى قاعدتها فى ميناء بريست الفرنسى ، حين دخلت فى معركة مع المدمرة الأمريكية .

القبطان هتشنز بالبحار الممسك بالدفة « آيكنهيد ! وجه المقدمة نحوها .. وجهها للنطاح Butting ! » . وعلى الفور أدار آيكنهيد عجلة دفة القيادة بسرعة ، وأصبحت المقدمة تتجه مباشرة نحو الغواصة التى كادت تختفى تحت الماء . وتهيأ بحارة المدمرة لنشوة الصدام ، الذى أصبح محتومًا لقصر المسافة . ولكن الغواصة استدارت إلى اليسار بطريقة مفاجئة ، مما ولد موجة ضخمة عالية ، رفعت مقدمة المدمرة وهبطت بها فى رفق أمام برج الغواصة بزاوية مائلة .

لثوان شعر بحارة المدمرة بالذهول وخيبة الأمل ، فلا قرقعة ولا انفجارات ، ولا حتى أصوات استغاثة . بل مجرد اشتباك رهيب بين سفينتين فى وضع معقد وساكن . وأفاق البحارة على صوت القبطان : « ... الرشاشات ! أطلقوا النار ! » .

لم يكن هناك من سبيل لاستخدام المدافع الثقيلة ، فأخذ بحارة المدمرة يضربون الغواصة تحتهم بالبنادق والرشاشات ، وبأى شىء فى متناول أيديهم . وكلما حاول ألمانى الخروج من البرج ، يواجه بسيل من الطلقات . وكانت مذبحة مروعة للألمان ، من هذه المسافة القصيرة التى لا تتجاوز 17 مترًا .

استمر هذا الصراع الدموى لعشر دقائق ، حينما انفصلت السفينتان . وأخذت الغواصة تغطس تحت الماء ، وتندفع بعيدًا بسرعة لاتتجاوز 7 عقد .. والسبب أن الغواصات القديمة كانت تعتمد على البطاريات للسير تحت الماء . فلم يكن من الممكن تشغيل ماكينات الديزل لحاجتها إلى الأكسجين . وكان لابد من صعود الغواصات على السطح لإعادة شحن البطاريات ، لاستخدامها فقط للغوص العميق .

كانت المدمرة تتبع الغواصة بسرعة بطيئة ، مستخدمة أجهزة السونار لتحديد مكانها . وكانت هى أيضًا فى وضع خطير للغاية ، إذ أخذت غرفة الماكينات تمتلئ بالمياه . إذ إن الصدام أثر فى هيكل المدمرة الذى لا يزيد سمكه على 8 سنتيمترات ، بفعل الاحتكاك والأمواج العاتية . فى حين أن الغواصة لم تتأثر على الإطلاق ، حيث إنها صنعت لتحمل الضغط الشديد .

وصلت المياه إلى صدور البحارة فى غرفة الآلات الأمامية ، فأمر الملازم موريسون براون Morrison Brown كبير المهندسين ، بمغادرة الغرفة . وبقى هو وحده ليؤدى واجبه . إذ إن المدمرة كلما تمايلت تجعل من الحطام العائم قذائف خطرة على البحارة والفنيين .

فجأة انقطع الاتصال بالغواصة ، ولكن هتشنز أمر بمواصلة السير للأمام بضعة أميال . ثم عاد فى قوس واسع دون أثر للغواصة . فأمر بوقف المحركات فى نفس المكان ، وعدم إحداث أى صوت بما فيه اللاسلكى .

كانت مباراة فى الذكاء المتوهج والحدس الصحيح والتخمين الجيد ، إذ قدر قبطان المدمرة أن قائد الغواصة أوقف تشغيل محركاتها تحت الماء حتى لا تكتشفها أجهزة السونار . وأنها قد تكون هناك تحت الماء ، ساكنة بلا حركة ، وبالفعل كان الأمر كذلك . ولكنه لم يكن يستطيع أن يعرف على وجه الدقة . حيث إن السونار الإيجابى Positive Sonar لم يكن قد رُكب بعد فى مدمرته . وهو جهاز مكون من أنظمة من الميكروفونات والسماعات ، لإرسال موجات صوتية تصطدم بجسم الغواصة تحت الماء ثم ترتد للسماعات ، حيث يمكن الكشف عن مكانها وهى ساكنة .

استمر ذلك الموقف المتوتر والساكن عدة ساعات مملة ، حتى لاح الفجر ، وارتفعت الشمس فوق الأفق الشرقى من اتجاه أوروبا . وفجأة صاح البحار إدوارد مالينى Edward Malleni المسئول عن السونار : « ... إنها بدأت تتحرك ! » .

لقد اعتقد قائد الغواصة أن بقاءه عده ساعات معلقًا فى مياه المحيط على عمق مائة متر دون صوت ، قد جعل المدمرة تيئس من العثور عليه ، أو أنها تبحث عنه فى مكان آخر فى المحيط .

فى الحال أصدر القبطان هتشنز أمره باللحاق بالغواصة على الجانب الأيسر . ودبت الحياة مرة أخرى فى المدمرة ، مع إعداد قنابل الأعماق . وعندما أظهر السونار أنهم فوق الهدف تمامًا ، أخذ الملازم ريتشارد وينسور Richard Winsor ـ مساعد قائد المدفعية ـ بقذف القنابل البرميلية التى أخذت تنفجر فى دوى مكتوم تحت سطح الماء ، ناشرة رشاشات عالية من المياه على طول مسار المدمرة .

كان دوى القنابل مفاجأة مزعجة لقائد الغواصة ، الأمر الذى انعكس على تصرفه الغاضب فى اللحظات التالية . وقرر إغراق هذه المدمرة العنيدة بأى حال من الأحوال . ابتعد بالغواصة ناحية اليسار فى انحراف حاد ، حتى يمكنه توجيه أنابيب الطوربيد الخلفية نحو المدمرة . ثم أطلق طوربيدًا واحدًا أصاب المدمرة فى منتصفها فى دوى هائل .

أخذت المياه تتدفق بسرعة إلى قلب المدمرة ، فى الوقت

الذى كان فيه القبطان هيتشنز ينفذ حيلتـه الأخيرة . حيث أمر الضباط والبحارة بترك المدمرة فى الحال ، ولكن على كل منهم أن يصعد إلى السطح ومعه أى شىء من الداخل قابل للإشعال . وقام بإشعال النيران فى الملابس والمراتب والبطاطين وبراميل الزيت والسولار على سطح المدمرة . بينما أخذ البحارة ينزلون قوارب النجاة ويبتعدون عن المدمرة . ولكن بقى آيكنهيد ممسكًا بعجلة الدفة ، والملازم براون فى مكانه وكذلك القبطان .

كانت ماكينات الديزل ما زالت تعمل برغم تدفق المياه إلى غرفة الآلات ، حيث إنها معزولة ضد تسرب المياه إلى داخلها . فلما رفع قائد الغواصة منظار البيريسكوب Periscope بعد عدة دقائق ، شاهد المدمرة وهى تحترق ، والدخان الأسود يحيط بسطحها ، والبحارة يهجرونها ، فصعد إلى السطح على بعد حوالى 400 متر على الجانب الأيسر .

أخذت الغواصة فى الانتظار حتى يخلى البحارة سطح المدمرة ، ثم يطلق عليها الطوربيد الأخير ليرسلها إلى أعماق المحيط . وهو أمر توقعه هتشنز طبقًا للعادات التى درج عليها قادة الغواصات الألمانية . وتمهل قليلاً حتى صعد على سطح الغواصة معظم ضباطها وبحارتها ، ليشاهدوا مأساة

المدمرة التى قتلت منهم أكثر من 35 بحارًا . فى تلك اللحظة صاح القبطان هتشنز عبر الأنابيب الصوتية إلى غرفة الآلات : « ... الآن يا براون .. الآن ! » . بينما أدار آيكنهيد عجلة الدفة إلى أقصى اليسار .

أخذ بحارة الغواصة يشاهدون فى ذهول المدمرة وهى تتحرك ببطء ، ثم وهى تستدير بمقدمتها نحوهم ، وتسرع شيئًا فشيئًا . صرخ قائد الغواصة بعدة أوامر سريعة ، بينما تدافع البحارة إلى البرج فى هلع . وأخذت الغواصة تتحرك هى الأخرى ببطء ، وتحاول الغطس ، ولكنها تحتاج لعدة دقائق حتى تمتلىء خزانات الغطس .

كان الوقت قد فات ، فى هذه المرة اندفعت مقدمة المدمرة الممتلئة بالمياه فى قلب الغواصة . حدث صدام مروع ، أطاح ببرج الغواصة الصلب والمدافع الثقيلة . وبقر هيكلها ، وأخذت المياه تتدفق بشدة داخل الغواصة .

كان مالينى بحار الإشارة قد استطاع إرسال رسالة قصيرة ، تحدد مكان المدمرة . بعد أن قام بتشغيل المولد الاحتياطى بوقود القداحات وكحول المستشفى مع بعض الكيروسين . والتقطت إحدى الطائرات الأمريكية هذه الإشارة ، التى أرسلت سفينة إنقاذ للمنطقة .

تناول القبطان هتشنز كشافًا ضوئيًا ، وذهب بمفرده منقبض النفس ، يتفقد المدمرة المهجورة ، والتى كانت أول سفينة يتولى قيادتها ، ولم يكن هناك من أحد . فصعد إلى السطح ، بعد أن أخذ معه علم المدمرة بيرى ، ووثائقها وكتاب الشفرة السرية والخرائط والأوامر فى حقيبة واحدة مُعدَّة فى غرفته .

كان فى انتظاره الملازم براون ، الذى نزع علم الدولة من على السارية وطواه ، بينما أخذ بحار الدفة آيكنهيد فى نزع علم البحرية الأمريكية . ثم هبط الثلاثة على الشباك المدلاة من مؤخرة المدمرة إلى أحد الزوارق .

وصلت سفينة الإنقاذ حوالى الظهر ، فصعد إليها الناجون من المدمرة بعد أن قتل منهم 27 شخصًا . مع ثلاثة فقط من البحارة الألمان ، كانوا على ظهر الغواصة لحظة الصدام ، وقفزوا إلى المياه . وانتظرت سفينة الإنقاذ فى المنطقة عدة ساعات أخرى ، حتى غاصت المدمرة والغواصة معًا إلى أعماق المحيط ، ثم بدأت مرحلة العودة .

بتصرف مختصر عن المصدر :

-- True Battle of World War II Magazine, Oct. 1968, Written by John Hersey. Published by Stanley Publications Inc., 261 fifth Avenue, New York, N.Y., 10016, USA.



فجأة اندفعت المدمرة (بيرى) بأقصى سرعتها نحو الغواصة الألمانية .

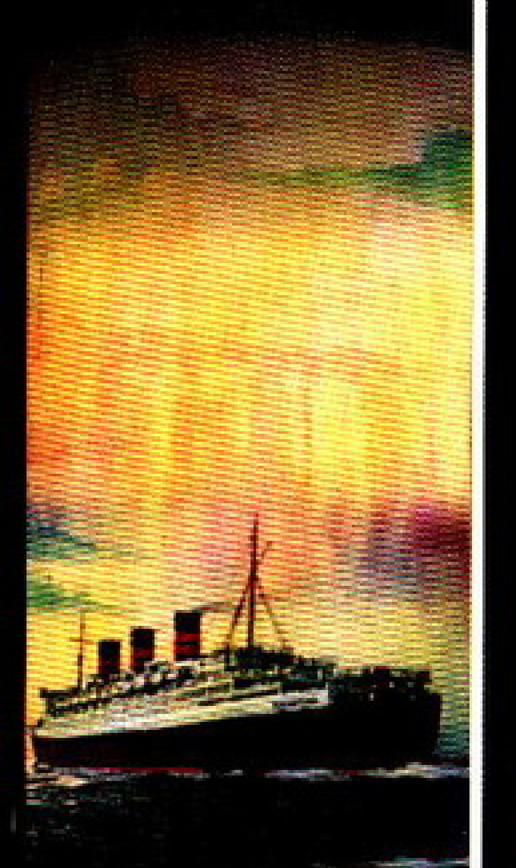
فهرس

رقم الإيداع : ٩٨٦٨

الترقيم الدولى : ٤ ـ ٣٦٤ ـ ٢٦٦ ـ ٩٧٧



وقائع حقيقية
وأحداث غريبة
ليس لها أى تفسير على الاطلاق





يقدم هذا الكتاب وقائع حقيقية وأحداثا حدثت بالفعل من واقع الحياة . تشكل مأزقا واقعيا يندر حدوثه أو حادثا غريبا ليس له أى تفسير على الإطلاق .. أو تجربة إنسانية حية تضاف إلى تصرفات الأقدار المتراكمة ...

وقائع هى ملح الحياة وثمرة التجارب ، وحصيلة العمر ، تكشف بتلقائية شديدة عن معدن الإنسان وأصالته ، وتبلور الحكمة الكامنة فى مجابهة المصاعب والشدائد ، وتلقى الضوء على القوة الكامنة الهائلة داخل كل إنسان ، المستمدة من قوة الإيمان والوعى الكامل بالوجود ، ودوره فى الحياة ومدى تمسكه بالمثل والقيم والفطرة السليمة ؛ حتى يصبح إنسانا عظيما بحق ، فليس هناك طريق مختصر غير ذلك .



الثمن فى مصر ٣٠٠ م
وما يعادله بالدولار الأمريكى
فى سائر الدول العربية والعالم